

ISSN 0321-4249





**ПОЛИГОН НАМИ В ДМИТРОВЕ.
ЗДЕСЬ ДЕРЖИТ ЭКЗАМЕН НА ЗРЕЛОСТЬ
АВТОМОБИЛЬНАЯ ТЕХНИКА
ДВЕНАДЦАТОЙ ПЯТИЛЕТКИ**



Нет ныне задачи важнее, чем отвратить нависшую над человечеством угрозу ядерной войны, остановить гонку вооружения, не допустить ее распространения на космос. В докладе Генерального секретаря ЦК КПСС М. С. Горбачева, посвященном 40-летию Победы, подчеркивалось, что в условиях роста военной угрозы мы не допустим слома военно-стратегического равновесия между СССР и США, Варшавским Договором и НАТО.

Наши армия и флот — могучая сила. Оснащенные современным оружием и военной техникой, они надежно охраняют рубежи своего социалистического государства. Сплав воинского мастерства, высокой оснащенности и несокрушимого морального духа — таков боевой потенциал наших Вооруженных Сил.

На занятиях в поле и в морских походах, под облаками и на горных кручах куется воинское мастерство. Проведенные недавно учения «Кавказ-85» еще раз доказали: побеждает тот, кто имеет лучшие военные знания, кто мастерски владеет оружием и техникой, кто хорошо обучен.

Среди воинов, отличившихся в учебных боях на перевалах и склонах Кавказа, немало тех, кто еще вчера постигал основы воинской науки в учебных организациях оборонного Общества, учился водить машины по равнинным и горным дорогам, в классах и лабораториях получал знания по сложному искусству эксплуатации военной техники.

Здесь, на учениях, в обстановке, близкой к боевой, они проверили полученные в автомобильных и технических школах навыки, еще раз убедились в своих силах, в надежности вверенных им машин, оценили глубину знаний, полученных в стенах учебных организаций ДОСААФ. И еще одну истину усвоили они на учениях: делом измеряются эти знания в боевом строю.



«КАВКАЗ—85»

★ Эти снимки сделаны на учениях войск Закавказского военного округа «Кавказ-85».

★ Атаку мотострелков поддерживают вертолеты огневой поддержки.

★ Отличник боевой и политической подготовки, специалист I класса сержант А. Салыга.

★ В гостях у воинов первая женщина-парашютистка Грузии Нина Гелашвили и защитник Ленинграда полковник в оставке Николай Шабловский.

★ Танки на марше.

Фото А. Рухадзе и И. Шламова (ТАСС)







ЧЕТВЕРТАЯ ПЯТИЛЕТКА ВАЗА

У советских людей есть добрая традиция: встречая исторический праздник Октября, подводить итоги своего труда, намечать новые задачи. К 68-й годовщине Великой Октябрьской социалистической революции, к рубежу одиннадцатой и двенадцатой пятилеток наш народ пришел вооруженный решениями апрельского Пленума ЦК КПСС, которые нацеливают страну на ускорение темпов экономического и социального развития на основе научно-технического прогресса. Для нас, автомобилестроителей, событием чрезвычайной важности стало совещание в ЦК КПСС 11—12 июня, открывшееся докладом Генерального секретаря ЦК КПСС М. С. Горбачева, где были четко сформулированы пути достижения этой цели.

Перевод экономики на рельсы интенсификации, ускоренное внедрение всего нового, передового в науке, технике, методах управления хозяйством станет основным содержанием развития страны в двенадцатой пятилетке. Конкретные задания на ближайшее пятилетие, а также на перспективу до 2000 года предстоит утвердить XXVII съезду КПСС. Намечая этот курс, партия опирается на созданный в стране мощный экономический потенциал, на положительный опыт, достигнутый передовыми производственными и научными коллективами.

Коллектив Волжского объединения по производству легковых автомобилей «АвтоВАЗ» сегодня, в канун съезда с удовлетворением подводит итоги развития в одиннадцатой пятилетке. «АвтоВАЗ» — автомобильный комплекс, вобравший в себя при создании новейшие достижения техники и технологии, — развивается планомерно и динамично. Количественно это убедительно выражает ритм сборочного конвейера: один автомобиль за 22 секунды! Выпуская автомобили с таким темпом, предприятие постоянно обновляет продукцию. Так, в завершающейся пятилетке на конвейер поставлена принципиально новая модель ВАЗ—2108. Ее освоение было той стратегической целью, над достижением которой коллектив объединения работал с полным напряжением сил. Уже построены производственные корпуса площадью свыше 150 000 $м^2$, смонтировано более 2000 единиц технологического оборудования, в том числе 52 автоматические линии. В конце 1984 года государственной комиссией приняты мощности первой очереди на выпуск 35 тысяч автомобилей ВАЗ—2108.

Работы по освоению новых моделей не отразились на ритме основного производства, выполнении текущих планов. В завершающем году нынешней пятилетки намечено изготовить свыше 720 тысяч автомобилей, в том числе в соответствии с принятыми социалистическими обязательствами 1300 сверх плана.

Продукция с маркой «ВАЗ» пользуется устойчивым авторитетом не только у советских, но и у зарубежных покупателей.

В. ИСАКОВ,
генеральный директор
объединения «АвтоВАЗ»

Сегодня почти в 80 государствах эксплуатируется более 3 миллионов наших автомобилей.

Мы отдаем себе отчет, что совершенствовать конструкцию автомобилей, технологию их производства, повышать качество можно, только руководствуясь четкой перспективной программой. Разрабатывая ее, исходили из необходимости быстрее обновлять модели автомобилей, последовательно повышать их экономичность, надежность, комфортабельность. При этом широко внедрять передовую технологию, чтобы обеспечить наряду с высоким качеством продукции соответствующие темпы роста производительности труда.

Программа на новую пятилетку предусмотрена напряженная. Стремясь ответить делом на указания Центрального Комитета КПСС, мы после детального анализа планов пришли к выводу, что объединение может и должно в двенадцатой пятилетке выйти на более высокие рубежи, чем намечалось первоначально.

Как они выглядят в конкретных цифрах? Решено сократить сроки подготовки производства новых базовых моделей с восьми до пяти лет. Предусмотрено каждые пять лет осваивать новое семейство машин, объем выпуска которого будет равен трети годовой программы объединения.

В двенадцатой пятилетке мы развернем производство семейства переднеприводных машин. Оно включит модификации с двигателями разного рабочего объема и мощности, с трех- и пятидверными кузовами, различными вариантами отделки и оснащения. Высокий уровень конструкторских и технологических решений позволяет нам ориентироваться на значительное повышение качества и надежности автомобилей нового семейства.

На двенадцатую пятилетку запланирована модернизация выпускаемых автомобилей. Она ставит целью дальнейшее снижение расхода топлива, токсичности, уровня шума в салоне, улучшение аэродинамических качеств. Будут обновлены внешний вид машин и их интерьер. Планируется также освоение модели, которая относится к первой группе особо малого класса. Читатели журнала уже знают о начале работы над этой машиной, необходимость в которой подсказана самой жизнью. Сейчас идут испытания опытных образцов, а в новой пятилетке ВАЗ в кооперации с КамАЗом и серпуховским мотозаводом приступит к серийному производству этого автомобиля.

Необходимо пояснить: доводка в сжатые сроки принципиально новых моделей была бы невозможна без своевременного создания участков для изготовления мелких серий. Хорошо оснащенные, они позволяют ежегодно изготовлять до 200 опытных автомобилей, причем в их конструкцию оперативно вносятся изменения по результатам испытаний. В двенадцатой пятилетке намечается развить эти мощности настолько, чтобы изготовлять 300 машин в год.

В соответствии с ориентирами на более длительный период, конструкторы работают над другими перспективными моделями, производство которых рассчитано на тринадцатую пятилетку, иными словами, создается «портфель» конструкций вплоть до 2000 года.

Наряду с освоением переднеприводных продолжается выпуск машин классической компоновки, осуществляется их модернизация. Усовершенствования, которые в полном объеме будут введены к концу двенадцатой пятилетки, затронут не только двигатель, трансмиссию, электрооборудование, но также внешний облик и интерьер.

Многих интересует дизельный двигатель ВАЗ для легкового автомобиля. Его опытные образцы, в том числе с турбонаддувом, проходят испытания. И хотя на пути к серийному производству стоит множество проблем, в двенадцатой пятилетке решено изготовить опытно-промышленную партию этих экономичных моторов.

Прогресс в конструкции автомобиля взаимосвязан с интенсивным обновлением технологии его производства, внедрением высокоэффективных процессов и методов труда. При этом имеется в виду и более высокая цель: решение не только технических, но и социальных задач. Намечается, в частности, улучшить условия работы, облегчить и постепенно ликвидировать тяжелый и монотонный ручной труд. Что касается прироста объема продукции, то намечается обеспечить его в двенадцатой пятилетке при одновременном уменьшении численности работающих.

В этой связи все возрастающее значение приобретают автоматизация производства, гибкие системы, способные оперативно перестраиваться на детали модернизированных узлов и агрегатов. Таковы, например, уже действующие автоматические линии для обработки блока цилиндров, коленчатого вала двигателя ВАЗ—2108.

Дальнейшее развитие получит в пятиле-



Ежемесячный научно-популярный
и спортивный журнал
Всесоюзного ордена Ленина
и ордена Красного Знамени
добровольного общества
содействия армии, авиации и флоту
Издается с 1928 года

тии автоматизация сборочных и сварочных работ — самых трудоемких в производстве автомобиля. В дополнение к действующим планируется внедрить 15 линий для сборки рулевого механизма, узлов коробки передач, наружного шарнира в приводе колес. Роль оператора здесь сводится к предварительной установке деталей. Промышленные манипуляторы появятся и на сборке автомобиля.

Самое прогрессивное оборудование осваивается в сварочном производстве. Например, для боковины кузова — гибкие автоматические линии с программируемыми роботами, посредством которых можно сваривать детали нескольких моделей автомобиля. В сочетании с высокой технологичностью новой конструкции (4,5 тысячи точек сварки против 7,3 тысячи у кузова прежней модели) это позволит снизить трудоемкость работ на 30%, доведя уровень их автоматизации на сварке до 96%. За этими цифрами стоит не только освобождение рабочих от тяжелого, требующего напряженного внимания труда, не только сокращение числа рабочих мест. Сварка с помощью роботов дает и повышение качества кузова.

При совершенствовании технологии все шире внедряются процессы, которые уменьшают объем механической обработки или вовсе освобождают от нее, сокращают отходы, снижают энергозатраты, позволяют заменить дефицитные материалы более доступными. Речь идет о порошковой металлургии, холодной объемной штамповке, чистовой вырубке и других. Переход на производство алюминиевого радиатора ВАЗ—2108 (в дальнейшем его будут ставить на все автомобили) исключает применение меди, олова, латуни, делает ненужным трудоемкий и вредный процесс пайки, а в итоге высвобождает более 100 человек.

Прогресс затронет буквально все области обработки резанием и литье, окраску и термообработку. Будет совершенствоваться транспортно-складское хозяйство. Отсюда необходимость развивать в объединении мощности по изготовлению технологического, в первую очередь станочного, оборудования и оснастки. К концу завершающего пятилетия намечено собственными силами изготовить 5800 автоматических манипуляторов, 100 роботов для контактной сварки, а в двенадцатой пятилетке — соответственно 6500 и 930.

Но каковы бы ни были наши усилия в сфере проектирования и производства автомобилей, они сегодня сами по себе не гарантируют машине успеха у покупателей; для этого завод-изготовитель должен обеспечить и ее техническое обслуживание. В одиннадцатой пятилетке число постов в САЦ и на СТО нашего объединения выросло с 4,6 до 5,6 тысячи, объем услуг увеличился с 92,1 до 179,2 миллиона рублей. Не менее интенсивно сервис будет развиваться и в новой пятилетке: добавятся станции на тысячу с лишним постов, а объем услуг достигнет 230 миллионов рублей.

Мы, однако, отдаем себе отчет, что в сфере обслуживания много нерешенных проблем, и это вызывает справедливые нарекания владельцев автомобилей ВАЗ, критические выступления в печати. Руководство объединения совместно с советскими и партийными организациями на местах продолжает работу по совершенствованию организации, улучшению качества ремонта и обслуживания, повышению культуры взаимоотношений с клиентами. В настоящее время система «АвтоВАЗтехобслуживание» реорганизуется, с тем чтобы руководство ею осуществлялось более конкретно. Кроме того, предстоит решить проблему запасных частей. Объем их производства в объединении в новом пятилетии возрастет более чем на 50%, причем особое внимание будет уделено тем узлам и деталям, которые ныне дефицитны. В несколько раз увеличится объем восстановительного ремонта деталей и агрегатов.

Как видим, во всех областях деятельности объединения намечен интенсивный рост. Тем самым предъявляются повышенные требования к людям: их квалификации, умению познавать и осваивать все новое и передовое. Можно без преувеличения сказать, что каждый работающий должен непрерывно учиться, поднимаясь по ступенькам мастерства.

В атмосфере динамичного роста, творческой неуспокоенности сформировался надежный, сплоченный коллектив автомобилестроителей. Активность и инициатива трудящихся, их самоотверженная работа высоко оценены Родиной. Удостоены звания Героя Социалистического Труда токарь-расточник С. В. Клейменов, слесарь В. И. Кузнецов, бригадир электриков В. М. Малыхин. Среди работников объединения десять лауреатов Государственной премии СССР, шестнадцать лауреатов Премии Совета Министров СССР.

Словом, у нас есть на кого равняться. Мобилизация коллектива на выполнение нового пятилетнего плана, его профессиональный и духовный рост — основная забота партийной, профсоюзной и комсомольской организаций. Существенна здесь помощь и поддержка других общественных организаций, среди которых заметное место занимает ДОСААФ.

Вооруженный четкой перспективной программой, коллектив объединения «АвтоВАЗ» нацелен на передовые рубежи научно-технического прогресса.

Новые машины ВАЗа — «2108» на улицах своего родного Тольятти — города автомобилестроителей.



ВСЕМ

Л. ЯКОВЛЕВ,
председатель ЦК профсоюза рабочих автомобильного транспорта и шоссейных дорог

В этом разговоре — серьезном для многих, горьком своей нелицеприятностью, в разговоре давным-давно назревшем, но только теперь принявшем общенародный, общегосударственный масштаб, больше всего боюсь общих слов. Можно, конечно, сказать: в словах ли сейчас суть? Решительные меры, предпринятые партией и правительством,— конкретные меры. А слова — какая разница какими они будут.

Но слово — тоже дело. Так учил В. И. Ленин. А потому надо бояться слов, не подкрепленных конкретными делами.

В той борьбе, что ведем мы сейчас, слово, идущее от души, от сердца, сыграет не последнюю роль. Мы не просто против пьянства боремся — мы боремся за трезвую жизнь.

В нашем случае, применительно к автотранспорту, говоря о вреде, о недопустимости пьянства, красок сгущать специально и не приходится. Любые, привычные, вроде, слова, такие, как «ущерб обществу», «губит здоровье», «разрушает», «дезорганизует», сразу же оборачиваются трагической конкретностью. Сам ведь факт страшен — человек за рулем в нетрезвом виде. Сам факт — преступление.

И даже единичный случай нарушения такого рода, по идее, вынуждает нас бить в набат.

Но какой там единичный... В прошлом году только в системе Министерства автомобильного транспорта РСФСР зафиксировано более 600 дорожно-транспортных происшествий из-за нетрезвых водителей, севших за руль. В объединениях Псковавтотранс и Читаавтотранс каждая третья авария была совершена водителями, находившимися в состоянии алкогольного опьянения. Об авариях, многократных и опять связанных с выпивкой, сообщают нам из Калининской области, из Приморского края, из Карельской АССР. И снова внушительная, тревожная цифра: около 300 тысяч водителей из всех союзных республик в 1984 году совершили прогулы, стали «клиентами» медвытрезвителя — отстранены от работы, уволены и лишены водительских прав.

Можно ли после этого говорить, что все наши хозяйственные руководители и профсоюзные организации ведут борьбу с пьянством на должном уровне, то есть настойчиво и последовательно? Можно ли на основании сложившейся практики говорить, что меры воздействия, предусмотренные законом о трудовых коллективах, всюду взяты на вооружение?

Нет, конечно.

Законом предусмотрено, что пьяницам — нарушителям дисциплины следует сокращать отпуск на число дней прогула, переносить время отпуска, отсрочивать очередь на получение жилья, лишать их премий, вознаграждений, путевок в санатории и дома отдыха. Но

МИРОМ ПРОТИВ ПЬЯНСТВА

кое-где у нас еще бытует мнение, что пьянство — неизбежное и непреодолимое явление. Подобную бы твердость проявить руководителям, активу в борьбе с этим явлением — и сомнений нет: успехи были бы налицо.

Впрочем, ведь не утопия, не голубая мечта, а факт, реальность, практика нашей трудовой жизни, что в объединениях Мурманскавтотранс, Карачаево-Черкесскавтотранс, Дагестанавтотранс, Чечено-Ингушавтотранс за 1984 год не случилось ни одного происшествия по вышеуказанной горестной причине.

И таких примеров много!

Возьмем Ульяновский облкомитет и профсоюзные комитеты автотранспортных предприятий этой области. В 1984 году здесь под руководством областной партийной организации началась активная работа по укреплению трудовой дисциплины, и, само собой, остро встал вопрос о предотвращении прогулов и ликвидации пьянства.

Для начала на каждом транспортном предприятии выявили лиц, склонных к злоупотреблению спиртными напитками, взяли под контроль.

Возвращаюсь к мысли о недопустимости общих слов. Ульяновские товарищи отнеслись к судьбе, к будущему своих коллег неформально, неравнодушно. Не торопились никого окончательно вычеркивать из списка людей, необходимых производству, перспективных по своим способностям, задаткам. Но и благодушия, мягкотелости в этой борьбе за людей, способных стать полезными в деле, себе не позволили. Навалились действительно всем миром на тех, кто не в состоянии самостоятельно встать на верный, трезвый путь. Действовали в союзе с врачами, юристами, с семьями тех, кто склонен к употреблению спиртного. Навалились — слово точное. В таком деле без большой энергии, без напора нипочем не справиться. Но и никакой обезлички не допускали — к каждому подходили индивидуально. Стремились прежде всего «реанимировать» личность. А это, наверное, главное — не дать человеку опуститься, напомнить ему о достоинстве рабочем и человеческом. Взывать к чувству этого достоинства, даже если оно, на первый взгляд, утрачено. Словом, верить в человека, за которого борешься.

И при всем при том — ни тени либерализма. Борьба за человека исключает потачку его слабостям. Гласность использовали здесь как скальпель: злостных пьяниц без церемоний выводили на суд всего коллектива, приглашали жен на собрания, где обсуждались проступки их мужей. И, конечно же, проводили регулярный анализ тех мер, что были приняты к нарушителям, проверку правильности и добросовестности при выполнении обязанностей средним звеном руководителей — поскольку от него-то и зависит весьма и весьма многое. Бригадиры, мастера, механики за непринятие мер к нарушителям, сокрытие проступка или отсутствие профилактической работы несут здесь не только дисциплинарную, но и материальную ответственность.

В той же Ульяновской области, в коллективах, где работает свыше ста человек, организовали прямо на предприятии в день зарплаты продажу промышленных товаров. А в одной из автоколонн работает продовольственный магазин. Его ежедневная выручка составляет две тысячи рублей. И людям удобно, и торговому предприятию выгодно.

Общественным организациям удалось добиться, чтобы, сохранив всю торжественность, праздничность, свадьбы, проводы в ряды Советской Армии, на пенсию, юбилеи не превращались ни в коем случае в двух-трехдневный пьяный загул. Приятно отметить, что результат достигнут без ущемления чьего-либо самолюбия. К людям удалось подойти тактично, умело.

За пять месяцев текущего года ульяновские автомобилисты снизили потери рабочего времени с 0,42 до 0,33 дня на каждого работающего. Не будем спешить с громкими похвалами, но опыт этот поучителен и достоин самого широкого распространения.

Сегодня воспитательная работа должна охватывать практически всю производственную и личную жизнь человека — от цеха, бригады до семьи и сферы досуга.

В решении поставленных перед нами задач, несомненно, во многом будет способствовать такой испытанный рычаг воздействия на здоровое самолюбие людей, как социалистическое соревнование. Теперь при подведении итогов мы будем учитывать и работу по искоренению пьянства — поощрять те коллективы, которые преуспели в борьбе за трезвую жизнь.

Между прочим, некоторые хорошие начинания, направленные на укрепление трудовой дисциплины, не везде имеют достойное продолжение.

Так, движение «За профгруппу высокой дисциплины труда» на предприятиях автомобильного транспорта действует уже несколько лет. Но по необъяснимым логически причинам в последнее время снизило активность. Активность же — первое условие любого из начинаний. Сейчас профсоюзные организации как раз и добиваются повышения активности от товарищеских судов, комиссий по профилактике и борьбе с пьянством, общественных отделов кадров, советов наставников и советов общежитий.

Мы рекомендуем включать в ежегодные соглашения между республиканскими комитетами профсоюза и отраслевыми министерствами взаимные обязательства по усилению борьбы с пьянством и алкоголизмом, а также по организации здорового быта и содержательного досуга трудящихся.

Расширена будет сеть наркологических кабинетов, что должно заметно способствовать профилактике алкоголизма. Результаты предрейсовых медицинских осмотров — в 1984 году их было проведено 124 миллиона — должны стать информацией к самым серьезным размышлениям, обобщениям и выводам. В практику трудовых коллективов непременно будет введен день здоровья — в нашем распоряжении пансионаты, дома и базы отдыха, число которых в самое ближайшее время увеличится.

В автотранспортных предприятиях работают 382 клуба, 631 библиотека, одиннадцать с половиной тысяч красных уголков. Но на такие, в общем, внушительные, впечатляющие цифры можно бы «опереться», если бы названные «очаги культуры» в большей степени удовлетворяли сегодняшние интересы и потребности людей. Сейчас же мы наблюдаем картину далеко не всегда отрадную — аудитория, особенно молодежная, поредела, охладела к тому, что предлагают ей в «очагах».

А как без клубов и красных уголков внедрить в практику современной жизни новые ритуалы, развивать традиции, исключающие употребление алкоголя? И без спорта, без массового спортивного движения не обойтись, объявив всенародный поход за трезвую жизнь.

В подтверждение можно сослаться на пример коллектива автокомбината № 1 Главмосавтотранса. Это предприятие своими силами построило две хорошие базы отдыха — под Москвой и в Крыму. И теперь здесь ежегодно проводят свой отпуск две с половиной тысячи работников комбината.

Ничего удивительного в том, что возможность активного отдыха, возможность для занятий разнообразными видами спорта отвлекает здесь от хмельного застолья сотни рабочих и служащих. Зимой на лыжные прогулки в выходные дни выезжают до 800 человек. А массовые соревнования «Папа, мама и я — спортивная семья» неизменно проходят как большой и веселый праздник.

Снова обратимся к общим цифрам. В распоряжении автотранспортников страны 17 стадионов, 137 спортивных залов, 60 лыжных баз, 9 плавательных бассейнов, 74 туристические базы и 1934 спортивные площадки.

Я сказал «в распоряжении» и подумал сразу — как, однако, часто отождествляются без веских на то оснований понятия: «в распоряжении» и «в наличии». Так вот, хотелось бы подчеркнуть, что в полном смысле слова в распоряжении трудящихся, а не просто в формальном наличии наши спортивные «арены» будут только тогда, когда все без исключения организаторы и руководители поймут, каким надежным подспорьем, каким союзником в начатой нами работе может и должен стать спорт.

В последние годы на отраслевых предприятиях создано 186 садоводческих товариществ — всего их теперь стало 939. Садоводством и огородничеством занимаются у нас более 300 тысяч человек.

Сад — здоровье, здоровье и увлеченность, помогающая вытеснить из жизни вредные привычки. Сад — и символ, как мне кажется, нашей борьбы за трезвость. Общество борьбы за трезвость и видится не каким-то скучным собранием скучных людей, а именно садом, где так наглядны будут ростки всего нового в сегодняшней жизни советских людей.

В ОРГАНИЗАЦИЯХ ДОСААФ

КТП — ЗАСЛОН АВАРИЯМ



Сегодня предрейсовый осмотр на КТП проводит начальник автоколонны А. Митрохин.

Выполнение и перевыполнение намеченных планов и обязательств на финише года и пятилетки, в преддверии XXVII съезда КПСС, который наметит дальнейшие рубежи, — естественное стремление каждого трудового коллектива. Вот и досаафовские учебные организации нацелены на то, чтобы как можно лучше выполнить свои задачи — дать стране больше грамотных специалистов, полноценно подготовить молодых водителей к службе в Вооруженных Силах, не допустив ни одного дорожно-транспортного происшествия. Таковы их ориентиры в предсъездовском соревновании.

Наш корреспондент побывал в люберецкой образцовой автомобильной школе ДОСААФ, одной из лучших в Московской области по всем показателям. Его репортаж — с контрольно-технического пункта, ключевого звена в цепи мер, обеспечивающих безаварийную эксплуатацию учебных машин.

«Дождь», «влажно» — эти слова, высветившиеся на табло у выездных ворот автошколы, характеризуют видимость и состояние дорожного покрытия в этот день. Мы с начальником контрольно-технического пункта, обязанности которого сегодня выполняет механик Анатолий Шмаков, стоим рядом с полуаппарелью, на которую поочередно въезжают для технического осмотра учебные автомобили, выходящие в рейс. Вот сейчас, высоко подняв передний мост, на нее взобрался ЗИЛ—131 мастера производственного обучения вождению Юрия Исмаилова.

По ухоженному внешнему виду можно предположить, что машина в полном порядке. Но Шмаков извлекает из удобного металлического чемоданчика, который он вынес из КТП, молоток на длинной рукоятке и легким простукиванием начинает проверять затяжку стремянок рессор. Так и есть, здесь все в норме.

— Руль влево-вправо! — командует он курсанту, сидящему в кабине, и внимательно наблюдает за шарнирными соединениями рулевых тяг...

Окидываю взглядом площадку для технического осмотра.

Слева, почти у полуаппарели планшет с требованиями к техническому состоянию автомобиля, выходящего на линию, и эксплуатационно-регулировочные данные по маркам, изучаемым в школе, операционная карта проверки. Чуть дальше стенды с дорожными знаками и схемами разработанных маршрутов движения по городу.

Начальник КТП в это время уже устанавливает на руль люфтомер, вынутый все из того же чемодана. Там у него все, что нужно для проверки состояния автомобиля: шинный манометр, мерная линейка, фонендоскоп, нагрузочная вилка, ареометр...

— Исправную машину и проверять легко, — говорит Шмаков. — А вот есть у нас машины, которые мы не так давно получили с авторемонтного предприятия. Так, поверите, в ремонт мы их сдавали в лучшем виде, а сейчас эмблему ДОСААФ стыдно на кабину наносить.

Парковая дисциплина в люберецкой автошколе налажена очень четко. Вахтер не откроет выездные ворота и зеленый сигнал светофора около них не загорится до тех пор, пока путевой лист не будет отмечен в журнале выхода и возвращения машин.

Техник Елена Филиппова записывает показания спидометра, топливомера, время выхода. Все! Теперь можно выезжать.

Еще одна машина подходит к осмотровой площадке. Здесь Шмаков решает проверить и работу тормозов. Тридцатиметровая зона испытания размечена метровыми указателями. Разогнав машину до 40 км/ч, водитель должен плавно нажать на педаль тормоза в начале мерного участка. ЗИЛ—130 мастера Владимира Асеева останавливается на отметке «12 м».

Все быстро, четко, без суеты. Перед выездом все мастера были проинструктированы Николаем Федоровичем Болдиным, старшим мастером производственного обучения вождению. В его комнате на КТП тоже есть схемы маршрутов движения, формы документов, инструкции. Заполнен журнал выхода и возвращения машин.

— Этот журнал, — говорит Николай Федорович, — позволяет точно учитывать работу машин, правильность расхода ГСМ, контролировать выход и возвращение. Он содержит данные для анализа работы учебных автомобилей. Одно плохо, приходится расчерчивать графы, писать названия от руки, а заказать в типографии невозможно: кто же возьмется за изготовление двух-трех книг?

Резон здесь, видимо, есть. Многие типовые формы документации, разработанные с учетом опыта и требований к эксплуатации, целесообразно было бы распределять централизованно.

Но вот к КТП подъезжает ЗИЛ—130 с номером 26-31 ДЗ. Машина явно не обслужена, к левой фаре через облицовку радиатора тянется жилка какой-то проводки, нет шплинта на буксирном приспособлении. А при более тщательном осмотре Шмаков обнаруживает люфт в шарнире правой рулевой тяги, слабую затяжку стремянок передних рессор.

Курсант Илья Косточка не выедет сегодня на практическое вождение: мастеру А. Алексееву предложено поставить машину на обслуживание и устранить недостатки. Зеленый глаз светофора у ворот для этой машины не загорелся.

Итак — на наших глазах КТП автошколы стал заслоном на пути к дорожно-транспортному происшествию. Но давайте посмотрим на этот факт чуть шире. Известно, что интенсивность движения на дорогах и улицах растет год от года. Повышаются и требования ГАИ к техническому состоянию транспортных средств.

Ежедневно многие тысячи машин с эмблемой ДОСААФ выходят из парков учебных организаций. Такое массовое применение техники требует особой ответственности всех категорий должностных лиц за состояние работы по предупреждению дорожно-транспортных происшествий, конкретных мер организационного характера. Зададимся хотя бы таким вопросом: каким должен быть контрольно-технический пункт?

Вот мнение начальника люберецкой автошколы Виктора Васильевича Нудко: «Пока нет разработанных и рекомендованных типовых КТП, каждый строит исходя из своих материальных возможностей, собственных представлений, особенностей планировки. Мы в своей школе считаем, что КТП — мозговой центр парковой службы. Поэтому построили здание в два этажа, разместив в нем комнаты мастеров производственного обучения, где их инструктируют, начальника КТП, техника, отвечающего за оформление путевой документации, учет ГСМ и другого автомобильного имущества, а выше расположили «Класс военного водителя». Площадку для технического осмотра видите сами».

Что ж, с этим можно согласиться. Почти так же оборудован КТП в зеленодольской автошколе (Татарская АССР) с помещениями для инструктажа мастеров производственного обучения, выдачи путевой документации, с дистанционным управлением воротами. Есть такой КТП в брежневской автошколе и десятках других.

Но есть и случайные постройки, клетушки, мало приспособленные для целей контрольно-технической работы. И трудно сказать, что легло в основу их «проекта»: отсутствие средств или недооценка роли КТП? Во всяком случае, иметь два-три варианта здания типового КТП с разной степенью сложности постройки — сегодня насущная необходимость. И было бы целесообразным выслушать мнения руководителей учебных организаций об их планировке.

Но дело не только в здании. На КТП осуществляется комплекс мер, направленных на предупреждение дорожно-транспортных происшествий. Анализ нарушений парковой службы и уже совершившихся аварий показывает, что большая часть их происходит из-за несоблюдения производственной и учебной дисциплины, низкой организации предрейсовых медицинских осмотров водителей и неудовлетворительной охраны парков.

Здесь есть о чем поразмыслить. За допуск к рулю нетрезвых водителей — в случае нарушения ими правил безопасности движения транспортных средств, повлекшего гибель людей или причинение им телесных повреждений либо существенный материальный ущерб, — работники, отвечающие за техническое состояние или эксплуатацию транспортных средств, сейчас несут более строгое, чем раньше, уголовное наказание. Вот данные, к которым надо отнестись самым серьезным образом: за первое полугодие 1984 года 24% случаев ДТП в организациях ДОСААФ приходилось на управление транспортом в нетрезвом состоянии.

— За этот же период текущего года, — говорит начальник здравпункта люберецкой школы А. Кожемякин, — у нас в школе таких случаев не было.

Да это и понятно. Прямо в здании КТП оборудован кабинет врача, где ежедневно, с утра проводится предрейсовый медицинский осмотр. Без отметки врача в путевом листе ворота не откроются. Это в Люберцах. А как быть в других местах, где пока в штатном расписании нет не только врача, но и медсестры?

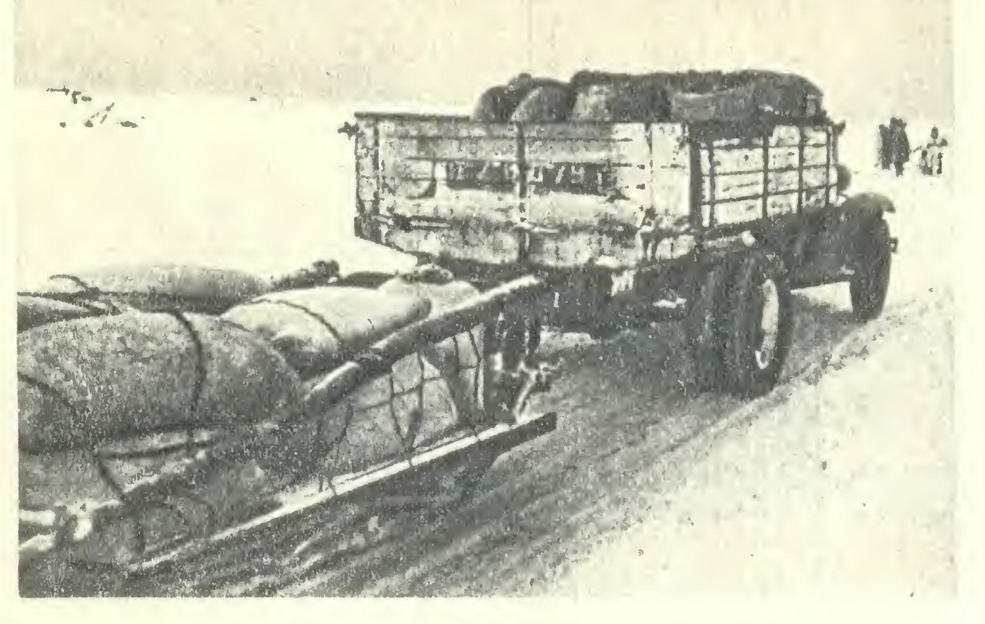
Наконец, стоит поговорить и о главном лице на КТП — его начальнике. Ответственность на него возлагается сейчас немалая. Прежде всего он стоит на страже строгой производственной дисциплины в процессе эксплуатации автомобилей. Крепкая дисциплина к тому же способствует созданию здорового психологического настроя, микроклимата в коллективе.

В учебных организациях обычно обязанности начальника КТП возлагают на кого-либо из мастеров или механиков. Наверное это оправдано. Но, учитывая важную роль и высокую ответственность, необходимо было бы предусмотреть и материальное стимулирование, соответствующее ответственности.

А. БЕСКУРНИКОВ,
спец. корр. «За рулем»

Московская область,
г. Люберцы





Ладога. Хлеб ленинградцам. 1942 год.

Фото из архива ТАСС

ТАК БЫЛО ДАЖЕ В ГОДЫ ВОЙНЫ

Давно отгремели победные салюты. Славный подвиг советского народа в Великой Отечественной войне воспет в музыке и стихах, увековечен в памятниках, книгах, кинофильмах. Но еще многие, очень многие страницы и эпизоды войны ждут того, чтобы их воскресили в памяти.

Вот что рассказывает заслуженный деятель науки и техники РСФСР доктор технических наук профессор полковник Н. ПАНЬКОВ.

Вернулся мой молодой сосед из армии домой. Зашел я к нему и поинтересовался: что больше всего запомнилось за время службы?

— Многое, — последовал ответ, — но больше всего работа на вывозке урожая в Оренбургской области. Езда, как на фронте, днем и ночью.

— Разве вы не знаете, что и в годы войны автомобилисты Красной Армии помогали вывозить урожай? — поинтересовался я.

— Первый раз слышу! Разве было? — удивился мой сосед.

Действительно, сегодня вряд ли когонибудь удивит автомобиль с воинским знаком на сельской дороге, груженый зерном, или на крупнейшей стройке, как, скажем, БАМ. Все в порядке вещей — армия помогает народному хозяйству. Но мало кто знает, что это продолжение того большого дела, которое началось еще в войну, буквально с первых ее дней, когда осуществлялась эвакуация, и распространялось по мере освобождения временно оккупированных территорий.

За годы Великой Отечественной число автомобилей в народном хозяйстве по сравнению с довоенным периодом уменьшилось в 2,7 раза. Большинство их было направлено в армию, сказались потери в ходе боев, в основном в начальный период войны. После освобождения от гитлеровцев Украины там оказалось в четыре раза меньше автомобилей, чем в довоенные годы, а Белоруссии — в семь раз. Проблема помощи освобожденным областям в восстановлении разрушенного войной хозяйства приобрела особую остроту. Потребовались тысячи грузовиков не только для сельского хозяйства, но и для восстановления шахт, заводов, железных дорог, разрушенных отступающим врагом. На выручку в народное хозяйство пришли военные автомобилисты.

Помощь армии росла из года в год. Если в 1942 году в народном хозяйстве было занято около 2000 армейских автомобилей, то в 1943 году в шесть раз больше. В 1944 году количество их возросло до 17 000, в первой половине 1945 года — до 20 000. В 1943 году военные автомобилисты перевезли для нужд страны около 4 миллионов тонн грузов.

Автомобильные части и подразделения военных округов были заняты на вывозке зерна, овощей, хлопка, табака, семян, угля, дров. Только зерна было перевезено более миллиона тонн. Еще больший вклад в помощь тылу внесли автомобильные части резерва ВГК. В 1944 году автоперевозки обеспечивали 12 автомобильных полков и семь отдельных батальонов, которые перевезли 5 456 639 тонн угля, 2 788 508 тонн зерна, 520 909 тонн овощей и 1 782 720 тонн прочих грузов.

Обслуживал военный автомобильный транспорт также промышленность и строительство. Текстильщики фабрик Московской и Ивановской областей с радостью встречали парней с солдатскими погонами на плечах. Автомобили с военными номерами на дверцах кабин трудились на строительстве нефтепровода в Грозном, в бакинском порту, на магнитогорском комбинате. Цифры перевозок говорят сами за себя. Но не следует забывать, в каких трудных дорожных условиях работали шоферы, прежде всего на территориях областей, освобожденных от врага. Отступая, фашисты взрывали автомобильные мосты, разрушали дорожное полотно. Только в Белоруссии они оставили 1500 разрушенных мостов и труб, развороченные дамбы и насыпи, перепаханные вдоль и поперек шоссе. Ко всему этому прибавьте весеннюю и осеннюю распутицу, зимой — метели, заносы. В западных областях были случаи, когда на водителей нападали банды националистов, поддерживаемых гитлеровцами.

Несмотря на это, помощь военных автомобилистов тылу страны все возрастала. В 1945 году автомобильные части резерва ВГК работали во всех освобожденных областях Украины, в Курской, Воронежской, Саратовской, Сталинградской областях, Ставропольском и Краснодарском краях. Вывозили зерно и сахарную свеклу около 6000 машин с водителями в солдатских гимнастерках. 915 722 тонны зерна и 150 784 тонны свеклы — вот итог работы военных водителей на конец февраля 1945 года. Только на вывозку дров для Москвы были выделены 894 военные машины.

По неполным данным, автомобильными частями Вооруженных Сил за годы войны было перевезено 27 миллионов тонн народнохозяйственных грузов. И не только в этом выражалась помощь. Автомобилисты-ремонтники частей и соединений за годы войны восстановили 22 289 автомобилей, занятых в промышленности и сельском хозяйстве.

Для удовлетворения неотложных нужд с 1943 года планомерно осуществлялась передача автомобилей из военного парка в народное хозяйство. В том переломном для войны 1943 году оно получило около 16 000 автомобилей, в 1944 году 47 000, а по 9 мая 1945 года — около 10 000 различных машин. В связи с недостатком водительских кадров в тылу 12 тысяч из общего числа переданных автомобилей были с водителями.

В годы Великой Отечественной войны страна представляла единый боевой лагерь, живший общим лозунгом: «Все для победы!»

НА НАШЕЙ ОБЛОЖКЕ

ИСПЫТЫВАЕТ ПОЛИГОН

Четыре снимка на обложке журнала — всего лишь несколько эпизодов из обширной программы всесторонних испытаний новой техники, которую уже 21 год ведет Центральный научно-исследовательский автомобильный полигон НАМИ. Как часто говорят в Министерстве автомобильной промышленности СССР, «это наши глаза и уши». Действительно, пропустив новую модель через комплекс сооружений и установок полигона, отрасль получает исчерпывающее представление о машине, «видит и слышит» ее плюсы и минусы.

Газета «Правда» через два дня после окончания июньского совещания в ЦК КПСС по вопросам ускорения научно-технического прогресса подчеркивала в передовой статье: «Дело особой важности — наладить массовое производство техники новых поколений». Ускорить решение этой задачи помогает автомобильной промышленности ее испытательный полигон. Испытатели дают свои оценки, заключения, рекомендации, которые в конечном итоге способствуют скорейшей доводке новой модели или модификации, существенно сокращают период, отделяющий первый серийный образец от первого опытного. Проводимые на полигоне дорожные испытания и лабораторные исследования в целом позволяют вдвое, втрое, а в отдельных случаях и в десять раз сократить эти сроки.

Сегодня любая новая машина — автомобиль или мотоцикл — испытываются на полигоне НАМИ: в общей сложности около 700 образцов техники в год с суммарным пробегом свыше 8 миллионов километров. Подробный рассказ о сооружениях и работе полигона, о его вкладе в ускорение научно-технического прогресса в автомобилестроении за годы одиннадцатой пятилетки вы найдете на страницах журнала в начале следующего года. А сейчас обратимся к эпизодам, представленным на обложке.

Дизельные автобусы ЛиАЗ новой модели следуют к месту испытаний на экономичность (вверху слева).

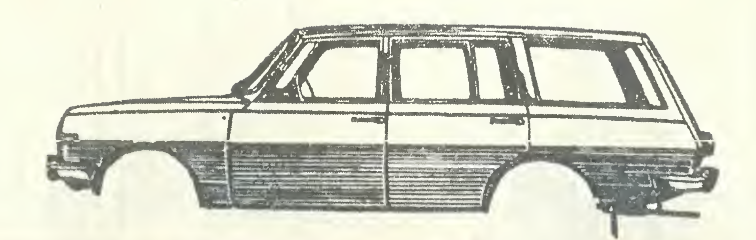
Так называемая бельгийская мостовая даже на скорости 30 км/ч может очень быстро «растрясти» самые прочные кузов и подвеску колес (вверху справа).

«Переставка» — испытания, имитирующие объезд неожиданно возникшего препятствия на высокой скорости, когда машина должна точно удерживать заданное направление движения (справа посредине).

Зажженные фары означают «Идут испытания»: ВАЗ—2108 начинает восхождение по бетонированной дорожке подъема (внизу).



Фото В. Князева



КАК ЕЗДИТЬ БЕЗ ШИН?..

Очередь длиной в три года

Правильно говорят, легко рассуждать, когда тебя не касается. А меня лично коснулось — полтора года назад в солнечный июньский день. Злоумышленники похитили переднее левое колесо моей только что купленной машины. Пока заявлял о пропаже в милицию, они среди того же бела дня бесстрашно открутили левое заднее. Вот тут-то я впервые по-настоящему и почувствовал, что шины для легкового автомобиля — дефицит. В продаже их просто не было. Звонки в другие города к родственникам и знакомым вызывали только удивление — там покрышки не видели на прилавках несколько лет. По всему было ясно, что придется потратить немало времени и сил, чтобы вернуть автомобилю способность к передвижению. Поначалу ничего не оставалось, как поставить машину в гараж и отправиться на поиски пропавших покрышек. Забегая вперед, скажу — детективной истории с выслеживанием похитителей колес не получилось. Спасибо, работники ворошиловского РУВД г. Москвы сразу объяснили мне, до какой степени непродуктивно работать в этом жанре.

Дальше — больше. Провел целый день в московском магазине «Автомобили». Стоял в большой неорганизованной очереди, которая медленно продвигалась к столу, где записывали в еще большую, но уже организованную очередь. Мой номер оказался — 63 879. Рядом высказывались самые разнообразные прогнозы по поводу того, сколько теперь придется ждать покрышек. И все-таки, надо признать, мы, москвичи, еще в лучших условиях, чем, например, жители Московской области, которых вообще никуда не записывали. И уж тем более нам легче, чем жителям, скажем, Килийского района Одесской области — очередность там зависела... от количества заготовленных яиц. И те, кому очень нужны были покрышки, покупали яйца по 1 руб. 20 коп. десяток и сдавали их в заготовительную контору по 69 копеек. После чего могли считать себя очередниками.

Все это мне было известно как сотруднику редакции «За рулем», поскольку в это время как раз начал готовить материал по поводу шинного дефицита и ко всем имеющим к нему отношение фактам проявлял уже журналистский интерес.

Но как-то не верилось, что придется ждать больше года. Главный товаровед московского магазина «Автомобили» В. Шуин развеял мои надежды. Оказывается, магазин мог продать в три раза меньше, чем поступило заявок, значит, предстояло ждать ни много ни мало около трех лет. И это не так много в сравнении с положением, в котором, по предварительным прогнозам, могут оказаться автолюбители Симферополя. Согласно справке отдела торговли этого города, «...в 1985 году потребность на покрышки удовлетворяется только на 8—10 процентов».

В Москве, Одессе, Симферополе, многих других городах работники торговли отмечают все возрастающий дефицит на «легковые» шины. Однако, как правило, направляя заявки в вышестоящие организации, они просят в два-три раза меньше, чем того требует официально зарегистрированная очередь. Как объяснили в московском магазине «Автомобили», они не в каждом очереднике видят потенциального покупателя. С доводами, что в такой большой очереди не будут стоять случайные люди, что необходимо иметь товар с небольшим запасом, чтобы всегда было, меня переадресовали в вышестоящую организацию. С тем я и вышел из магазина, у ворот которого действует правило «товар не залежится, если за ним большая очередь».

Прежде чем отправиться в Минторг СССР, которому выделяется 90% рыночных фондов автопокрышек, расскажу о попытке купить их на предприятиях системы «Автотехобслуживание» — туда поступает 10% рыночных фондов. Вопрос, есть ли шины для «жигулей», продавцы магазинов при СТО воспринимали как личную обиду. Оставалось только догадываться, куда деваются эти 10% рыночных фондов. Проверка жалобы читателя М. Черного из Куйбышева показала, в какой степени система «Автотехобслуживание» не приспособлена для торговли таким дефицитом. Работниками УВД Куйбышевского горисполкома установлено, что из 1500 комплектов «легковых» шин размером 6,15—13, полученных объединением «Куйбышевавтотехобслуживание» в конце 1984 года, 600 продано незаконным путем через «заднее крыльцо» магазина СТО № 5. Занимались этим лично директор объединения А. Елесин и главный инженер Н. Коновалов. В дополнение приведу здесь выдержку из коллективного письма автолюбителей пос. Энем Краснодарского края: «Давно пора повсеместно установить очередь за покрышками и продавать их по единым правилам. Проблема не такая легкая, как нам кажется, но мириться с существующим положением нельзя».

«Немножко» не хватает

Своими мыслями по поводу того, что необходимо иметь покрышки в продаже «с запасом» я поделился с заместителем начальника отдела автомотоспорттоваров Главкультбытторга Минторга СССР Н. Богатеевым. Он поправил меня: «Лучше, когда тютелька в тютельку или немножко не хватает». К сожалению, по этому принципу на разных этапах и определяется потребность в покрышках. Магазин, как мы уже заметили, занижает ее втрое. В Минторге, удовлетворяя заявки союзных республик, не мудрствуют над особенностями местных дорог и условиями эксплуатации. Здесь уравнивают потребность путем расчета, используя исходные данные: парк автомобилей, средний ежегодный пробег машины — 10 тысяч километров, средняя ходимость покрышки — 40 тысяч километров. Формула Госплана, который рассматривает заявки Минторга, еще более «тютелька в тютельку» — средний взвешенный показатель ходимости шины увеличивается с сорока до пятидесяти тысяч километров. Между тем любой владелец «Жигулей» первых моделей или «Москвича» скажет, что сейчас покрышки диагональной конструкции ходят 30—40 тысяч километров, редко больше.

Редакция обратилась на автополигон НАМИ с просьбой уточнить эти цифры. Оказывается, средний эксплуатационный показатель ходимости таких массовых шин, как И-151—32 тысячи километров, М-145—28,7 тысячи. Но может быть на показатель «50 тысяч километров» оказывают влияние радиальные шины с металлокордом? По всей видимости, нет. В нынешней пятилетке их доля в общем объеме производства была сравнительно небольшой: вначале 12%, в 1984 году — 24%. Что касается ходимости, то полученный на автополигоне ее средний эксплуатационный показатель, например для модели МИ-166, — 46,5 тысячи километров, лишь подтверждает мнение наших читателей, что потенциальные возможности этих шин на практике не всегда реализуются. Но одно дело практика, другое — расчет по принципу «лучше, когда немножко не хватает».

Ну вот и стало не хватать двух миллионов покрышек. Простые арифметические действия дают возможность наглядно показать, как это произошло. Сколько в 1981 году нужно было продать покрышек? Воспользуемся известной в Минторге и в Госплане формулой: 9 миллионов (парк индивидуальных автомобилей для того года) × 10 000 (средний годовой пробег в километрах) × 4 (постоянно работающие колеса) : 40 000 (средняя ходимость в километрах основных в то время шин диагональной конструкции) = 9 миллионов штук. Продано же, с учетом восстановленных покрышек в пересчете на новые, — 6,6 миллиона штук. Получается, что на одну машину пришлось 0,73 покрышки, и автолюбители уже чувствовали их дефицит. Он сказывался все острее по мере отставания производства шин от роста парка автомобилей. В 1975 году на каждый автомобиль было продано по одной покрышке. В 1981—1982 годах этот показатель снизился до 0,73. По расчетам Минторга СССР, разрыв между потребностью и выделенными фондами на автошины возрос к 1983 году до двух миллионов штук и в 1984 году сохранился.

Сейчас ясно, что программа производства «легковых» шин в текущей пятилетке была составлена без учета всевозрастающей потребности в них. В нынешнем году рыночные фонды увеличились на 1,3 миллиона. Это значит, что на каждую машину будет продано уже 0,86 покрышки, но задолженность-то сохранится. И сколько еще встретим мы на перекрестках автомобилей с «лысой» резиной, эксплуатируемых наперекор всем требованиям безопасности с одной лишь надеждой: «авось обойдется».

Дефицита не должно быть!

Беседуя со мной, работники Госплана СССР, ВПО «Союзшина», НИИШПа, ярославского шинного завода удивлялись: «Сейчас дефицита не должно быть». Потребность, по их расчетам, должна удовлетворяться. Но, когда речь заходила о том, в какой степени верны эти расчеты, в Минторге кивали на ВПО «Союзшина», а в НИИШПе — на Минторг и ВНИИКС, изучающий спрос населения и конъюнктуру торговли. Ну а как же быть автомобилисту, который страдает от того, что ответственные лица не могут разобраться, сколько покрышек должно поступать в магазин?

Из официальных писем, которые редакция получила от начальников всесоюзных промышленных объединений «Союзшина» и «Союзремшина» М. Митрофанова и Н. Сербинова, следует: «шинная промышленность располагает производственными мощностями, квалифицированными кадрами и способна полностью обеспечить потребность в легковых шинах»; «существующие мощности полностью удовлетворяют потребность в восстановлении шин». Какую потребность имеют в виду руководители шинной промышленности? Если ту, которую урезали по мере продвижения из кабинета в кабинет, тогда можно не беспокоиться за подчиненные им предприятия. Они, как и все предыдущие годы, будут только перевыполнять все плановые задания. Но, судя по всему, обстановка складывается иначе. В следующей пятилетке шинникам придется погасить почти двухмиллионную задолженность в «легковых» шинах.

Возникает и второй вопрос, о качестве шин, их фактической ходимости. Производство высококачественной продукции в значительной мере снизило бы напряженность планов предстоящих поставок. Особую роль в этом деле может сыграть новый порядок, предусматривающий повышение ответственности заводов-изготовителей за качество продук-

ции. Он состоит в том, что бракованная покрышка, например модели ИЯ-170, может быть заменена новой безвозмездно до 10 тысяч километров пробега. Если она прошла больше 10 тысяч, но меньше гарантийной нормы — 40 тысяч, завод-изготовитель, располагающий такими шинами, может заменить ее новой при условии оплаты покупателем стоимости фактического пробега.

Но пока у потребителя нет уверенности в объективности рассмотрения причин преждевременного износа. В состав рекламационных комиссий входят, как правило, только представители одной заинтересованной стороны. У них нередко возникают «сомнения» в правильности эксплуатации шин. В то же время о том, как обеспечить потребителя необходимой информацией по этому поводу, они не беспокоятся. Выпущенные в 1983 году «Правила эксплуатации автомобильных шин» тиражированы в таком малом количестве, что в ВПО «Союзшина» даже для редакции не нашлось экземпляра. Прав наш читатель Ю. Шипилов из Москвы, который пишет: «Я покупаю самую простую мясорубку с руководством на четырех страницах, а к пяти покрышкам стоимостью в 40 раз дороже не прилагают ничего». Будем надеяться, что на шинных заводах, в автомагазинах наконец обратят внимание на это несоответствие и шины будут продаваться с инструкцией по эксплуатации.

В борьбу с дефицитом еще не введен полностью такой резерв, как восстановительный ремонт. Начальник ВПО «Союзремшина» Н. Сербинов отмечает: «Существующие мощности используются не полностью в связи с недостаточным количеством ремонтного фонда». И это не удивительно. Больше миллиона выпускаемых ежегодно дорогостоящих радиальных покрышек ИЯ-170 ярославского шинного завода неремонтопригодны. По данным НИИШПа, восстанавливаемость радиальных шин с металлокордом МИ-166 — 35—50%. Из прошлогоднего опыта их наварки известно, что третья часть вернулась сдатчикам как непригодная к восстановлению. Откуда же возьмется ремонтный фонд?

Что для покупателя важно в итоге — готовность промышленности обеспечить потребность в «легковых» шинах. Понятно, что он пойдет за шинами не на завод, а в магазин. И получается, что именно через торговлю потребует от промышленности обеспечить его и по количеству продукции, и по ее ассортименту, чтобы он соответствовал условиям эксплуатации. На деле же магазин пока не рвется быть между ними посредником. Нет покрышек на прилавках, продавец зевает, его это как будто не касается, зарплата все равно идет. Не станет он отстаивать интересы покупателей перед промышленностью. Зачем? Сколько покрышек производится — столько нужно и продать, они легко реализуются, сверхнормативных остатков не будет, да еще можно позвонить знакомым, которые приедут с благодарностью. А простой покупатель купит даже покрышку ереванского шинного завода. Он и не подозревает, сколько жалоб поступает на эту продукцию, к примеру, в журнал «За рулем». Бракованную шину магазин обратно ни за что не примет, и покупатель понесет ее на почту, чтобы, может быть, с другого конца страны отправить производителю. Не исключено, что завод со своей стороны не признает рекламацию. Ему всегда легче остаться с покупателем один на один — это не то, что спорить о качестве продукции с целой торгующей организацией.

В обстановке отсутствия ответственности магазина перед покупателем, нетребовательного отношения торговли к промышленности и стало не хватать двух миллионов покрышек. Остается надеется, что в Госплане СССР, Миннефтехимпроме СССР, Минторге СССР обратят внимание на этот тревожный факт и примут меры к тому, чтобы ликвидировать дефицит на шины для легковых автомобилей. Ведь речь идет об интересах миллионов советских тружеников, которые приобрели автомобили для того, чтобы на них ездить.

П. МЕНЬШИХ,
заведующий отделом писем «ЗА РУЛЕМ»

АККУМУЛЯТОРНАЯ БАТАРЕЯ

У владельцев средних и тяжелых мотоциклов аккумуляторы — излюбленная тема разговоров. Все понятно: если батарея неисправна, трудно пустить двигатель, он неустойчиво работает, а то и останавливается при малых оборотах, нельзя пользоваться осветительными приборами и т. п. В общем, не езда, а мучение.

Я живу в селе, и не раз мне приходилось поздним вечером ползти по осенней грязи или по зимнему льду, когда нельзя было давать большие обороты двигателю. Чтобы батарею не «высосать до дна», я использовал каждый удобный момент (иногда останавливался и выключал головной свет), чтобы поднять обороты выше средних, давая батарее подзарядиться. Приехав домой, после такой поездки первым делом ставил батарею на заряд.

Может быть и не сразу, но я научился пунктуально следовать всем требованиям инструкции по эксплуатации аккумуляторов: регулярно слежу за уровнем и плотностью электролита, каждый год заменяю его свежим, вовремя подзаряжаю батарею и т. д. Теперь она всегда служит надежно.

Надо заметить, что выполнять все это правильно и систематически не так просто. Кроме желания и определенных знаний надо иметь кое-какое оборудование: плотномер или ареометр, зарядное устройство и тестер, кислоту и дистиллированную воду.

За прошедшие годы мне пришлось заниматься не только батареями своих мотоциклов. Много раз доводилось помогать товарищам и даже незнакомым людям. Чтобы лучше разбираться в существе дела, я изучал и вузовские учебники по химии, и специальную литературу по аккумуляторам, и материалы в журнале «За рулем». Постепенно научился грамотно обслуживать и ремонтировать мотоциклетные батареи.

Об автомобильных аккумуляторах написано немало, и каждый мотоциклист может найти в библиотеке соответствующую литературу. Им посвящены статьи в первых четырех номерах журнала «За рулем» нынешнего года. Между автомобильными и мотоциклетными батареями принципиальной разницы нет, но различий в условиях работы, в обслуживании и тем более в ремонте достаточно много. Вот о них и попытаюсь рассказать.

Вначале рассмотрим, отчего батарея может выйти из строя раньше положенного срока.

1. Большие зарядные и разрядные токи. Нередки случаи, когда мотоциклетную батарею заряжают при помощи автомобильного устройства таким большим током, что она делается горячей. Это может вызвать повреждение ее пластин. Нормальный заряд надо проводить током, не превышающим 10% величины емкости батареи.

Если же разряженную батарею требуется срочно ввести в строй, то заряжайте ее вдвое большим током, но не дольше 3 часов. Зарядку нормальным током продолжите после поездки.

Батарею можно повредить чрезмерным зарядным током не только дома, но и на мотоцикле. Предположим, вы даете двигателю повышенные обороты, чтобы скорее зарядить батарею. Ток заряда пропорционален разности между напряжением в сети мотоцикла, задаваемым реле-регулятором (у ЯВЫ-634, например, на высоких оборотах это напряжение 7,5—7,7 В) и ЭДС батареи, которая при глубоком разряде падает ниже 6 В.

У той же ЯВЫ-634 при оборотах выше 3000 в минуту генератор способен дать ток 10—11 А. Система зажигания потребляет ток 3—3,5 А. Если другие потребители отключены, то через батарею может пойти ток до 7 А, поскольку внутреннее сопротивление слишком мало, чтобы его ограничить. Конечно, такой большой ток повредит пластины.

Разрядные токи могут быть заметно бо́льшими, чем зарядные, но и их желательно уменьшить. Стоит отказаться от плохой привычки проверять состояние батареи включением звукового сигнала и, тем более, пробой «на искру». Включать фару при малых оборотах или при неработающем двигателе допустимо лишь в случае крайней необходимости.

2. Пребывание батареи в разряженном состоянии неизбежно ведет к сульфатации пластин.

Иногда в литературе встречается утверждение, что сульфатация благодаря совершенствованию конструкции аккумуляторов стала сейчас редким явлением. Надо добавить: и генераторов, которые обеспечивают должный заряд батареи при разных режимах работы двигателя. К сожалению, это не относится к 6-вольтовым генераторам, и сульфатация мотоциклетных аккумуляторов пока еще весьма распространена. Частично избавиться от нее удается, применяя несколько зарядно-разрядных циклов с использованием очень малых зарядных токов (2—5% от емкости) и достаточно больших разрядных (15% от емкости).

Гораздо проще не допускать сульфатации, своевременно подзаряжая батарею.

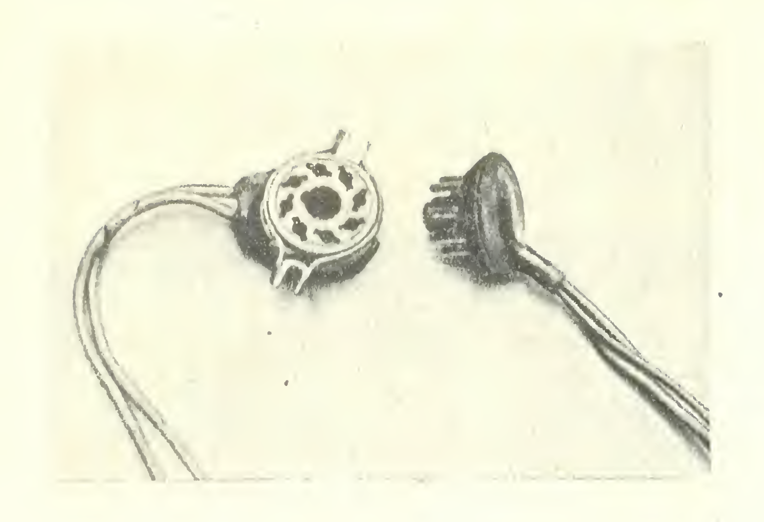
3. Сильные толчки (удары) заметно укорачивают жизнь батареи. Это явление, как и предыдущее, характерно для мотоциклетных батарей, особенно для установленных на мотоциклах-одиночках. Удары приводят к отделению частиц активной массы от пластин, подобно тому как пыль отделяется от половиков, когда их встряхивают.

Чтобы ослабить это вредное явление, закрепите батарею плотно на своем месте, подложив амортизирующие прокладки из пористой резины или поролона. Следите за исправностью амортизаторов подвески и старайтесь не допускать их срабатывания до упора.

4. Грязь в электролите и на крышке батареи усиливает саморазряд, делая ее работу более напряженной.

Об этом и о том, что надо делать, чтобы содержать батарею в надлежащем состоянии, написано достаточно, и все равно встречаются мотоциклисты, доливающие в аккумуляторы простую воду. Часто они даже не могут понять, что батарея «развалилась» по этой причине («причем тут плохая вода, — говорят они, — я же несколько месяцев ездил после долива и все было в порядке»). А ведь аккумулятор не лампочка, он выходит из строя постепенно, не вдруг.

СТРАНИЧКА МОТОЦИКЛИСТА



Вилка и гнездо для включения батареи в сеть.

Повторяю, кроме всего, что рекомендуют инструкции, я каждый год в конце сезона обязательно заменяю электролит свежим.

Теперь хочу остановиться на некоторых важных моментах эксплуатации батарей.

Особенно много хлопот доставляют аккумуляторы владельцам машин с 6-вольтовым электрооборудованием. Их маломощные генераторы не обеспечивают требуемый заряд батареи при некоторых режимах движения. Батареи хватает ненадолго, если ее регулярно не подзаряжать.

Еще одна причина сокращения срока службы батарей при 6-вольтовом электрооборудовании — окисление контактов в сети (подобный дефект, правда, нередок и у «12-вольтового» мотоцикла, где много штекерных разъемов). Предположим, что окислился разъем у провода, идущего к нити дальнего света. Пусть мощность этой нити 35 Вт, а сопротивление разъема поднялось на 0,1 Ом. Ток, идущий через разъем:

$$I = \frac{P}{U} = \frac{35}{6} \approx 6\ (А).$$

Потеря напряжения на разъеме составит:

$$U_r = IR = 6 \times 0,1 = 0,6 (В).$$

А это значит, что на нить придется напряжение не 6, а 5,4 В, то есть потеря составит 10%. Если же электрооборудование 12-вольтовое, потеря равна всего 2,5%. Как видим, при переходе на более высокое напряжение относительные потери в электропроводке резко падают. А то, что потери значительны, особенно на старых мотоциклах, легко убедиться при помощи вольтметра. В этом одна из причин недозаряда аккумулятора и слабого света фар. С учетом сказанного желательно пропаять все, какие только возможно, разъемы, а остальные защитить техническим вазелином или другой смазкой.

Особого внимания требуют выводы аккумулятора. Правильно поступают те, кто припаивает к ним провода, а разъемы располагает достаточно далеко от батареи, где не оказывают вредное свое действие пары электролита.

В журнале «За рулем» (1980, № 1) были опубликованы два «совета бывалых» на эту тему. В одном предлагалось использовать двухконтактный штеккерный разъем, применяемый на автомобилях ВАЗ, в другом — разъем от старой батарейки «Крона». К сожалению, приобрести вазовский разъем трудно, а разъем от «Кроны» быстро окисляется.

Я уже давно использую в качестве разъема пластмассовый цоколь с восемью штырьками от неисправных радиоламп и гнездо под такую лампу (см. фото). Негодные радиолампы имеются в любом телеателье, а гнезда часто бывают в радиомагазинах. Кроме того, такие лампы и гнезда есть в любом старом ламповом приемнике и телевизоре. Надо осторожно разбить стеклянный баллон лампы и отделить пластмассовый цоколь со штырьками. С внутренней стороны к ним припаиваю два провода, так чтобы каждый был присоединен к четырем соседним штырькам (провода надо брать многожильные, в надежной изоляции). Затем желательно всю пайку залить эпоксидным клеем. Провода от цоколя припаиваю к выводам батареи. К контактам гнезда аналогично припаиваю два провода, которые идут на «массу» и к реле-регулятору. Гнездо закрепляю в удобном месте посредством хомутика, который прилагается к нему, и винтов с гайками.

Такой разъем дает возможность быстро снимать и ставить батарею. Сопротивление его благодаря тому, что в цепь включено параллельно по четыре контакта, ничтожно. Так, проверка одного из разъемов, проведенная после трех лет эксплуатации, показала: при токе 12 А суммарное падение напряжения на этом разъеме всего 0,014 В.

Отдельного разговора заслуживают югославские батареи «Трепча», которыми ныне комплектуют мотоциклы ЯВА и ЧЗ и которые поступают у нас в продажу, а значит не исключено, что их устанавливают на мотоциклы и других марок. Много нареканий вызывают они. В чем тут дело, чем эта батарея отличается от чехословацкой батареи «Акума», которой эти машины оснащали раньше?

Бросается в глаза, что «Трепча» занимает места меньше «Акумы» и на целый килограмм легче, хотя емкость их одинакова.

Заглянем внутрь батарей. У «Акумы» в каждом аккумуляторе по две положительные и по три отрицательные пластины, у «Трепчи» — по три положительные и четыре отрицательные, причем площадь каждой пластины больше. В результате суммарная площадь положительных пластин у «Трепчи» на 75% больше. Зато у «Акумы» положительные пластины примерно вдвое толще, благодаря чему заметно меньше корродируют их решетки. Поэтому положительные пластины «Трепчи» быстрее выходят из строя. Кроме того, активная масса «Трепчи» заметно рыхлее, мягче. Это улучшает проникновение электролита в глубь пластин, активная масса используется полнее, но в то же время быстрее оплывает.

Подведем итог. У батарей «Акума» низок коэффициент использования активной массы, внутренние слои пластин мало участвуют в работе. У батареи «Трепча» коэффициент использования активной массы значительно выше, а благодаря большей площади пластин она имеет меньшее внутреннее сопротивление, но в то же время служит «Трепча» не так долго. Это батарея довольно «нежная» и требует более внимательного отношения.

К сожалению, положение усугубляется тем, что новая батарея плохо сочетается с генератором Д634/00, стоящим на ЯВЕ-634 и ЧЗ-472. Этот генератор был создан на базе прежней модели мощностью 50—55 Вт. Чтобы поднять мощность, завод увеличил диаметр провода в обмотках ротора с 0,64 до 1 мм, а число витков в каждой секции уменьшил с восьми до пяти. Генератор стал отдавать 75 Вт (ток 10,7 А), но только при оборотах выше 3000 в минуту. На средних и низких оборотах мощность резко упала, а обороты начала заряда поднялись до 2000—2200 в минуту.

Возросший расход энергии потребителями на этих моделях мотоциклов и неблагоприятная характеристика генератора приводят к большим разрядным токам и систематическому недозаряду батареи. В то же время ее пониженное внутреннее сопротивление и увеличенная максимальная мощность генератора ведут к чрезмерным зарядным токам. Срок службы батареи «Трепча» сравнительно мал еще и по этой причине.

Ныне на чехословацких мотоциклах (ЯВА-638, см. «За рулем» 1984, № 10) и отечественных (ижевских, киевских, ирбитских) завершен переход на 12-вольтовые генераторы переменного тока, у которых заряд батареи начинается с 1000 об/мин, а максимальная мощность составляет 100—240 Вт. При таком генераторе батарея нужна в основном для пуска двигателя и даже при малой емкости (у ЯВЫ-638 всего 5 А·ч) должна служить достаточно долго.

Скоро, очевидно, появятся на мотоциклах и необслуживаемые батареи. А пока каждому мотоциклисту надо уметь правильно ухаживать за аккумулятором. Своевременное и грамотное обслуживание, конечно, требует определенных усилий, но зато избавляет от непредвиденных осложнений в пути и гарантирует достаточно долгий срок службы батареи.

Если у вашего мотоцикла 6-вольтовое электрооборудование, старайтесь реже ездить ночью. Дело не только в разряде батареи, свет 6-вольтовых фар слишком слаб, и с ними стало небезопасно на современных дорогах с интенсивным движением. В тех случаях, когда вам пришлось все-таки ехать в темноте, старайтесь держать ниже скорость и выше обороты, для чего пользуйтесь более низкими передачами. Если вы ездите зимой, то на ночь лучше уносить батарею домой — теплая, она способна отдать больше энергии.

Многие мотоциклисты заряжают батарею, как показывает практика, с грубыми нарушениями правил. Вспомним, что существуют два основных способа заряда: постоянным (стабилизированным) током и другой — при постоянном напряжении. Первый применяется в стационарных условиях — с зарядным устройством. Недостаток его — слишком интенсивное «кипение» электролита в конце процесса. Чтобы уменьшить это явление и приносимый им вред, ток заряда при появлении «кипения» уменьшают вдвое. Вторым способом батарею заряжают на мотоцикле. Если она сильно разряжена, то, как мы уже говорили, слишком большой зарядный ток будет перегружать ее. Чтобы избежать этого, разряженную более чем на 50% (зимой на 25%) батарею надо снимать и ставить на стационарный заряд.

Наилучшие результаты дает так называемый модифицированный (комбинированный) заряд, при котором ограничивается и ток и напряжение. Его обеспечивают современные зарядные устройства. В начале процесса устанавливают ток, равный 10% от емкости, затем он постепенно падает, а в конце заряда быстро уменьшается до нуля. Напряжение автоматически возрастает до 14,0—14,2 В (для 12-вольтовых батарей). Такой заряд наиболее благоприятен для аккумуляторов.

Конец заряда при любом способе определяют одинаково. Батарея считается заряженной, если в течение последних двух часов все аккумуляторы «кипят» (но, повторяем, сильного «кипения» допускать не надо, для этого уменьшают ток), а напряжение на батарее и плотность электролита, достигнув определенных величин, остаются без изменений.

В продаже есть много разных зарядных устройств: от простейших, которые очень дешевы и не имеют никаких средств для контроля и регулирования тока и напряжения, до сложных и дорогих со встроенными амперметрами и вольтметрами.

В. СЕКРЕТОВ

Владимирская область,
с. Санниково

НОВОСТИ, СОБЫТИЯ, ФАКТЫ

ОЛИМПИАДА ШКОЛЬНИКОВ



Юные инспекторы дорожного движения Москворецкого района Москвы.

Фото А. Сенцова (ТАСС)

Немалую помощь работникам ГАИ в пропаганде правил движения, воспитательной работе среди детей и подростков оказывают отряды юных инспекторов, созданные во всех районах столицы. Лучшие из них представляли московских школьников на заключительном этапе 7-й городской олимпиады по правилам дорожного движения. В соревнованиях приняли участие 700 ребят, каждый из которых был готов ответить на любой вопрос о дорожных знаках, показать сигналы регулировщика, рассказать об оказании первой медицинской помощи пострадавшим. Победителями стали ребята из 623-й школы.

«ТУЛА—5.951»

Необычная конструкция экспонировалась на выставке «Научно-технический прогресс-85» — то ли мотоцикл, то ли мотороллер. Опытный образец этой машины повышенной проходимости «Тула—5.951» оснащен широкопрофильными шинами 6,70—10 дюймов с крупным рисунком протектора. У них малое давление на грунт, и на них можно уверенно двигаться по грязи, песку, размытому дождями проселку. Этому способствуют поднятые колесные щитки и глушитель.

Силовой агрегат — от мотороллера. Благодаря принудительному охлаждению вентилятором он не перегревается при движении с малой скоростью. Рабочий объем — 199 см^3, мощность — 12,5 л. с./9,2 кВт. «Тула—5.951», рассчитанная на перевозку двух человек, имеет сухую массу 129 кг и на шоссе способна развивать до 85 км/ч. Топливом для двигателя служит бензин А-76, расход которого в среднем, как показали испытания, составляет около 3,6 л/100 км. Многие посетители подолгу задерживались у оригинального экспоната, который окрестили мотоциклетным кентавром.



Образец такого мотоцикла создан в нашей стране впервые. Он представит интерес в первую очередь для сельских жителей. О подобных машинах шла речь в дискуссии «Мотоцикл для села: ваша точка зрения» (№ 7 нашего журнала за этот год).

НАГРУДНЫЙ ЗНАК ГАИ

Этот нагрудный знак введен Министерством внутренних дел СССР для сотрудников Госавтоинспекции, которые осуществляют надзор за дорожным движением. Он изготовлен из металла с эмалью в форме щита размером 90×70 миллиметров. По красному фону проходит полоса золотистого цвета. В верхней части знака — Герб СССР, под ним — надпись «МВД СССР». Основную часть поля занимают рельефно выступающие буквы «ГАИ». В нижней части знака на изображении золотистой ленты нанесен шестизначный буквенно-цифровой индекс, обозначающий место выдачи знака и его порядковый номер.

Знак выдается на время непосредственного дежурства. Он, несомненно, повышает авторитет сотрудника ГАИ, его ответственность за принимаемые решения. А водителям помогает не только легко отличить автоинспектора от работников других служб милиции, но и узнать, с кем имеет дело.



РЕФРИЖЕРАТОРЫ НА «КРИОТЕХНИКЕ-85»

Среди экспонатов выставки «Криотехника-85», проходившей на ВДНХ, были представлены автомобили с рефрижераторными кузовами. Эти машины призваны сыграть свою роль в транспортном обеспечении Продовольственной программы, в первую очередь для доставки скоропортящихся продуктов питания в торговую сеть. Это фургоны ЕрАЗ—37302 и ГЗСА—3706 с низкотемпературными азотными системами терморегулирования. Установка, смонтированная на ЕрАЗ—37302, разработана научно-производственным объединением «Гелиймаш». Блоком охлаждения НАСТ-3 массой 280 кг оснащен фургон типа ГЗСА—3706 грузоподъемностью 3080 кг. Этот блок работает на одной заправке азотом 12 часов. Разработчики установки — опытный завод физико-технического института низких температур (ФТИНТ) Академии наук УССР и ветковский опытный завод республиканского производственного объединения «Укравторемонт».

Об эффективности применения в народном хозяйстве автомобильных фургонов с такими холодильными установками можно судить по полученной на «Криотехнике-85» информации. Экономический эффект, который дает эксплуатация полуприцепа-рефрижератора



ЕрАЗ—37302,



ФТИНТ—ГЗСА—3706.

Фото В. Князева

КриОдАЗ—9772 с азотной системой охлаждения в течение одного сезона, равен 16 тысячам рублей. Это стоимость овощей, фруктов и других скоропортящихся продуктов, которые удается сохранить благодаря применению холодильной установки.

Все три рефрижератора пока являются опытными образцами.

ВТОРАЯ ЖИЗНЬ СТАРОЙ ПОКРЫШКИ

Длина естественных водотоков и искусственных каналов, используемых для орошения и осушения земель в нашей стране, исчисляется сотнями тысяч километров. Для укрепления их берегов проводится целый комплекс дорогостоящих мероприятий: 250—600 рублей на один погонный метр берега. Как уменьшить эти затраты, не снижая качества капитальных и профилактических работ?

Выход нашли специалисты грузинского научно-исследовательского института гидротехники и мелиорации. Они предложили использовать амортизированные покрышки с металлокордом. Закрепляемые на откосах гибкими связями в шахматном порядке, элементы конструкций из покрышек предотвращают водную эрозию на склонах оврагов и подводных откосов. Опыт показал, что они эффективно гасят морские штормовые волны, защищают плотины и дамбы от размыва.

Годовой эффект от применения метода составляет 200—250 тысяч рублей на каждый погонный километр, а применяемая конструкция стоит в 3—5 раз дешевле, чем самое простое крепление из горных пород. Возможности для широкого внедрения новых форм защиты есть: только в 1985 году в стране будет накоплено 550 тысяч тонн (25 миллионов штук) крупногабаритных покрышек с металлокордом, не поддающихся химической обработке.

На снимке: укрепление откосов на автодроме ейской автошколы ДОСААФ.



Навстречу XXVII съезду КПСС

ЗЕМЛЯ, ВОДА, ХЛЕБ И АВТОМОБИЛИ

Подмосковье заливают непрерывные дожди. Буйная зелень достигла прямо-таки тропической пышности. А сообщения гидрометцентра все так же однообразны: «переменная облачность, во второй половине дня ливневые дожди и грозы». Просто не верится, что где-то там, на юге, куда мы держим путь, земля, возможно, трескается от жары и звенящие под ветром хлеба и травы тоскуют о прохладных каплях.

На юге Украины, в Крымских степях, на Ставрополье, в Калмыкии и Поволжье люди испокон веку мечтали о воде. Брошенное в землю зерно могло дать здесь сказочный урожай, если выпадал дождь. И могло иссохнуть под нестерпимым суховеем, даже не проклюнувшись в росток, — так было часто. Тогда голод и смерть приходили в деревни, и их жатва была обильной.

Богара... Земля, не знающая полива. Человек, далекий от сельского хозяйства, я это слово «богара» сразу и однозначно расшифровал для себя так: «бога ради». То есть — ничто не зависит от земледельца. Сей — не сей, старайся — не старайся, ты на этой земле ждешь сочувствия и помощи природы. До сих пор не знаю, прав ли, но слово это понимаю только так. И один звук его действует на меня угнетающе.

Мы едем туда, где советские люди орошают бесплодные земли и возвращают их к жизни; туда, где строятся каналы, создаются новые моря, где наиболее ощутимо и зримо решается мелиоративная долговременная программа — составная часть Продовольственной программы, принятой партией. Мы — это группа журналистов, представляющих «Гидротехнику и мелиорацию», «Мелиоратор» и «За рулем». Наш транспорт — три «сельских» автомобиля: «Нива», УАЗ—469 и ЛуАЗ—969, за рулем которых опытнейшие заводские испытатели. Наша экспедиция называется «По стройкам мелиорации».

Первая оросительная система, с которой мы встречаемся, — Рогозянская. Это совсем недалеко от Харькова. Система только строится. И знакомство с ней начинается с передвижного поселка строителей. Украинское гостеприимство (нас встретили хлебом-солью как дорогих гостей) не в силах помешать любопытству. И потому один из первых вопросов хозяев адресован мне: «А почему тут журнал «За рулем»?»

— А разве ваша стройка обходится без автомобилей? — встречно спрашиваю я. — Разве на гребне этой плотины нет следов автомобильных колес?..

Управляющий трестом «Харьковводстрой» Николай Васильевич Михасюк понимающе кивает головой:

— Верно, без автомобилей мы бы тут вообще ничего не сделали. Ведь практически вся подготовка строительства выполнена автомобилями — их тут около 600 работало. А о плотине и говорить нечего: 450 тысяч кубометров грунта надо было перевезти на два километра и уложить в тело. Это не шутка! Прежде, знаю по опыту, нередко было так: по отчетам уже перевезены все объемы — а плотины нет. Тут же вышло наоборот: мы прибегли к сквозному подряду, заключили договоры между автобазами и ПМК, между водителями и экскаваторщиками, наладили строгий учет рейсов. И завершили отсыпку — фактически завершили, не по бумагам, вот оно, тело, перед нами! — на год раньше срока. У водителей в это время зарплата поднялась до 400—450 рублей, почти вдвое. Резко увеличился коэффициент выхода автомобилей на линию — заработала взаимная выручка. И, соответственно, снизились затраты на автомобильный транспорт: если прежде они составляли 20% от общих затрат на строительство, то теперь едва доходят до тринадцати...



Экскаватор и автомобиль первыми приходят на стройку.

— Последнее время в печати все чаще раздаются предостережения: мол, с мелиорацией не все просто, надо думать и думать, прежде чем решать, — подает голос один из моих товарищей. — У вас тут, вроде, не очень засушливый край. Может зря затеяна эта стройка?

— Вопрос этот совсем не прост. И мы к такого рода предупреждениям прислушиваемся очень внимательно, — вступает в разговор Валентин Андреевич Максимович, руководитель дирекции строительства мелиоративных систем области. — Конечно же, нельзя допускать, чтобы пропадал бесценный чернозем в чаше затопления. Приходится убирать этот плодородный слой, переносить его в другое место. Это влетает в большую копеечку, но овчинка стоит выделки. Под водой оказывается 11 километров лесополос — их надо вырубить и посадить 15 километров новых. Это тоже деньги. Вот тут, — он подходит к карте, — и вот тут подпочвенные воды подойдут так высоко, что под угрозой окажутся поселки. Значит, будем строить защитные сооружения. Опять деньги... Но давайте посмотрим на дело и с другой стороны! Район наш пригородный. Живет в нем 42 тысячи человек. Из них только каждый шестой (15%) работает в сельском хозяйстве. Мы отдаем городу людей — и мы же этот город должны кормить. Как кормить? Ответ один: за счет повышения производительности труда, за счет внедрения индустриальной технологии. Иными словами — за счет орошения, ибо только оно способно повысить урожайность земель. Рогозянская система даст воду 12 хозяйствам и обеспечит эффективное выращивание не только овощей, но и кормовых. Значит, будет и мясо...

Когда закончилась эта беседа, мы с хозяевами поднялись на насыпь и прошли по плотине из конца в конец. Водохранилище еще никак не поражало воображение — оно терялось в зарослях камыша, проблескивая лишь кое-где зеркальцами чистой воды. Но плотина уже вступала в действие, уже тормозила воды реки Уды, и та разливалась полегоньку, заполняя ложбины, чтобы вскоре лечь от берега до берега широко и привольно, и щедро и сытно напоить поля...

За Полтавой мы собственными глазами увидели, что дает полив, и вспомнили тот разговор на Рогозянской плотине. В колхозе имени Ильича кукуруза стояла такой стеной, что метелки качались на 5-метровой высоте! 42 поливочных агрегата «Днепр» работают здесь уже третий год и орошают 66% земель. А ведь именно здесь проходит та незримая полоса, что отделяет лес от степи. Полоса, за которую очень редко перешагивают дождевые тучи...

Отсюда начинается Северо-Крымский канал.



Дорога сузилась, втянулась на плотину, и наши автомобили оказались зажатыми в плотном транспортном потоке. Скорость совсем упала, и по одному этому мы безошибочно определили: это уже Кременчуг, а плотина — Кременчугская ГЭС. Впрочем, родина богатырских автомобилей с маркой «КрАЗ» дала



Участники экспедиции у мемориала на Орловско-Курской дуге.

Бетонное русло канала «Днепр—Ингулец» еще не приняло воду, и потому можно пока проехать... по дну.

Сотни тысяч кубометров грунта надо уложить, чтобы нерушимо встала плотина и приняла на себя напор водохранилища. Каждый кубометр доставлен сюда в кузове автомобиля.

Короткая остановка у входа на плотину Кременчугской ГЭС.

Фото Б. Шалабая



о себе знать еще раньше, выслав нам навстречу отряд новых самосвалов, будто визитную карточку предъявила.

Автопроизводство в Кременчуге — одно из молодых. В 1958 году был реорганизован завод мостовых металлоконструкций, и на первомайской демонстрации 1959 года жители увидели первые автомобили, родившиеся в их городе. А уже в 1971 году завод был награжден орденом Ленина за досрочное выполнение планов и успешное освоение выпуска новых автомобилей.

Сейчас КрАЗы, в том числе машины новых поколений КрАЗ—250 и КрАЗ—260, неутомимо трудятся в Норильске и Ашхабаде, Магадане и Якутии. Без них, надежных, прочных, добротно сработанных, не обходится ни одна стройка. Отдают должное этим машинам и мелиораторы, которые сооружают каналы. Мы встречались с ними, когда ехали вдоль канала «Днепр—Ингулец», того, что назван в мелиоративной программе и что лежит между Кременчугом и Кировоградом.

Местами канал идет здесь плавными изгибами по склонам холмов, его бетонное, пока еще сухое русло четко просматривается на огромном расстоянии. Там, где на трассе канала оказалась балка, уже образуются небольшие демпферные водохранилища; где на пути встает гора — канал прорезает ее 2-километровым тоннелем. В одном таком месте наши водители даже спустились на бетонное дно и въехали в тоннель, чтобы показать его размеры. В других же местах нитка канала только еще намечена, и на месте будущего русла деловито урчат экскаваторы и натужно ревут моторы КрАЗов и МАЗов, вывозящих грунт.

За рулем большинства этих машин — недавние военные водители, в прошлом выпускники школ ДОСААФ. Впрочем, как и за рычагами многочисленных тракторов, бульдозеров и скреперов — основных механизмов мелиорации.

Уже в Николаеве мы встретились с председателем обкома ДОСААФ Иваном Авксентьевичем Недашковским и попросили назвать школу, которая ближе других стоит к проблемам села, которая лучше готовит водителей. Председатель назвал несколько таких. А первой он упомянул школу в Снегиревке. Ее мы и выбрали для посещения.

Тот день был выходным, занятий, конечно, не было. Но мы нашли начальника школы, благо райцентр Снегиревка не так велик, чтобы не найти нужного человека. Он открыл все классы, показал все, что хотели увидеть дотошные гости. Скажем прямо: маленькая школа, расположившаяся в приспособленных помещениях (это так в документах пишется, а если проще сказать — то в бывших конюшнях), вряд ли могла чем-то потрясти. И тесно тут, и не очень уютно, и двор мал, и нет полированных панелей в кабинете начальника. Но на лице Александра Васильевича Криворотого светилось такое воодушевление, столько энтузиазма было в его голосе, когда он говорил о своих товарищах по работе, что в какой-то момент за внешней непритязательностью стал вдруг и для нас проступать истинный облик этого учебного заведения. Оказалось, что самые крошечные классы волшебным образом сумели вместить в себя абсолютно все, чего требуют последние разработки, даже пульты программного обучения, даже электрифицированные стенды и действующие агрегаты. А если такой громоздкий узел, как рулевое управление с передним мостом, уже совсем никак не помещался, ему нашли место под полом, откуда он в нужный момент быстро (и даже эффектно!) появляется. По классам же лабораторно-практических работ школа сумела выйти на четвертое место в республике.

А больше всего лично мне понравился автодром. На площади 9 гектаров (не поскупились местные власти) всего в 3—4 километрах от школы расположились все необходимые сооружения, да еще в двух экземплярах. Но, кроме того, тут есть и элементы неожиданноси, и светофоры, и робот-регулировщик, и — это уж совсем новое — труднопроходимый участок, где водитель должен проявить все свое мастерство и знание техники, чтобы провести машину через песок, топь, пеньки и завалы.

Собственно, а какое все это имеет значение для темы пробега, для мелиорации? — предвижу вопрос. И тут же отвечаю на него: самое непосредственное. В этой школе, одной из немногих, мы не увидели разницы в оборудовании классов, предназначенных для будущих армейских водителей и для тех, кому доведется работать на строительстве каналов; здесь учат и тех и других одинаково. И, может быть, как раз этим оправдывает школа высокое звание образцовой.

— Все у вас хорошо. Наверное, и проблем никаких? — спросили мы у Александра Васильевича при прощании.

Он искренне рассмеялся:

— Когда не останется ни одной проблемы, нам тут нечего будет делать! Каждый поток курсантов — это всегда все сначала. С каждым отдельным человеком свои сложности. А сколько всего другого? Вот строим тир на автодроме — проблема материалов. Зимой надо отапливать помещения — а котельную не регистрируют, котлы не те. Проблема котельной и топлива. Соседней школе, находящейся в более выгодном положении, дают меньший план, чем нам, — вот еще проблема планирования подготовки специалистов для народного хозяйства. В районе создано два специализированных СПТУ, где учат механизаторов, — а это нерационально, учитывая наличие нашей основательной базы. Налицо проблема более высокого порядка, затрагивающая уже межведомственные связи. Впрочем, мы не жалуемся. Планы школа выполняет из года в год. И слава о наших выпускниках, служат ли они в армии или строят объекты орошения, идет самая добрая. Значит, школа вносит свою маленькую долю в общее дело укрепления обороноспособности страны и решения задач Продовольственной программы.

Б. ДЕМЧЕНКО,
командор пробега,
спец. корр. «За рулем»

Москва — Николаев

Окончание — в следующем номере

СОВЕТСКАЯ ТЕХНИКА

НА ПОЛТОННЫ БОЛЬШЕ

Грузовики горьковского автомобильного завода — самые наши массовые. На селе они составляют около 70% автомобильного парка. Поэтому любая модернизация, скажем, такой распространенной машины, как ГАЗ—53А, направленная на повышение эксплуатационных показателей, всегда приобретает ощутимый экономический резонанс. Усовершенствования, произведенные за последние годы, были достаточно обширны и сопровождались изменением индекса модели — с ГАЗ—53А на ГАЗ—53-12.

Большая часть горьковских грузовиков эксплуатируется на дорогах четвертой и пятой категорий. Осевая нагрузка на дорогу у них ниже допустимой величины — 6000 кг: у ГАЗ—53А с полной нагрузкой на переднюю ось приходится 1810 кг, на заднюю — 5590 кг. Если повысить грузоподъемность машины на 500 кг, то осевая нагрузка в точности станет соответствовать пределу нормы. О том, какие экономические выгоды сулит такое повышение грузоподъемности, говорить не приходится. Что же касается выносливости конструкции, то, как показал опыт эксплуатации, модель ГАЗ—53А отличает высокая культура использования материала и при относительно малой массе машина имеет определенный резерв прочности.

Повышение грузоподъемности на полтонны — это не просто росчерк пера в технической характеристике. Нужен комплекс мероприятий — конструкторских, технологических, снабженческих, если хотите, чтобы автомобиль остался по-прежнему равнопрочным и долговечным. Поэтому у ГАЗ—53А были усилены рессоры, элементы рамы, балка передней оси. Новая балка, например, не только жестче и прочнее прежней, но и на 14% легче. На этом ежегодно экономится около 1200 тонн проката.

При модернизации важно было не только не потерять в прочности всей конструкции, но и обеспечить высокую долговечность. Ресурс до первого капитального ремонта ГАЗ—53-12 в целом составляет 250 тысяч километров, а у ГАЗ—53А он лимитировался двигателем ЗМЗ—53, который имел ресурс 200 тысяч километров. Отметим, что работы с целью повысить долговечность двигателя сопровождались усовершенствованиями, направленными на улучшение экономичности.

Так, двигатель ЗМЗ—53-11 получил головки цилиндров с повышенной степенью сжатия и вихревым движением смеси, они маркируются буквой «В» на крайних впускных каналах. В сочетании с измененными фазами газораспределения, карбюратором К-135, имеющим более «бедную» регулировку, новым впускным трубопроводом, закрытой системой вентиляции картера это дало снижение расхода топлива на 5—7% и содержания токсичных веществ в отработавших газах на 15—20%. Одновременно почти на 5% возросла максимальная мощность двигателя.

Что касается его надежности, то с целью ее повышения для гильз цилиндров применен износостойкий чугун ИЧГ-33М, усилен кожух сцепления, изменена система смазки. Вместо двухсекционного масляного насоса введен более надежный, односекционный, а прежний центробежный масляный фильтр заменен полнопоточным со сменным бумажным элементом «Реготмас-440А-1-05».

Модернизированный грузовик в значительной мере сохранил взаимозаменяемость по важнейшим деталям с предшественником. Осталась неизменной подавляющая часть посадочных размеров в агрегатах и узлах.

При том, что были усилены детали ходовой части и по-новому решен ряд элементов конструкции (облицовка радиатора с иным рисунком решетки, буксирный крюк и др.), масса автомобиля осталась прежней, как у ГАЗ—53А, — 3250 кг. Это означает, что по отношению грузоподъемности к снаряженной массе, то есть коэффициенту использования массы, ГАЗ—53-12 практически становится на один уровень с рекордсменом по этому показателю среди бортовых грузовиков — ЗИЛ—130-80.



Техническая характеристика ГАЗ—53-12

Общие данные: колесная формула — 4×2; масса в снаряженном состоянии — 3250 кг; грузоподъемность — 4500 кг; максимальная скорость — 80 км/ч; контрольный расход топлива при скорости 40 км/ч — 23,4 л/100 км; запас топлива (бензин А-76) — 90л; ресурс до первого капитального ремонта — 250 000 км. **Размеры:** длина — 6395 мм; ширина — 2380 мм; высота — 2220 мм; погрузочная высота — 1350 мм; наименьший дорожный просвет — 265 мм; база — 3700 мм; колея передних колес — 1630 мм, задних — 1690 мм; размер шин — 8,25—20 дюймов. **Двигатель:** модель — ЗМЗ—53-11; число цилиндров — 8; рабочий объем — 4254 см^3; степень сжатия — 7,0; карбюратор — К—135; мощность — 120 л. с./88 кВт при 3200—3400 об/мин; крутящий момент — 29 кгс • м при 2250—2500 об/мин. **Трансмиссия:** сцепление — сухое однодисковое; коробка передач — четырехступенчатая с синхронизаторами III и IV передач; главная передача — гипоидная с передаточным числом 6,83. **Управление:** рулевое — глобоидальный червяк и трехгребневой ролик; тормозное — рабочий тормоз барабанный с гидравлическим приводом и гидровакуумным усилителем, стояночный тормоз барабанный с механическим приводом. **Ходовая часть:** подвеска всех колес — зависимая на продольных полуэллиптических рессорах с гидравлическими телескопическими амортизаторами передних колес.

ДЛЯ ВАХТОВЫХ БРИГАД



НЗАС—3964.

НЗАС—4947.

Освоение новых районов нередко идет опережающими темпами по сравнению с дорожным строительством. Поэтому доставляют специалистов на удаленные объекты — буровые, участки газопроводов и т. п. — обычно на машинах повышенной проходимости, главным образом грузовиках, мало приспособленных для перевозки людей на далекие расстояния в непогоду, в мороз. Установка самодельных пассажирских кузовов на грузовых шасси не давала желаемых результатов ни по уровню выполнения, ни по масштабам изготовления.

В интересах развития экономики малоосвоенных районов наша автомобильная промышленность начала выпуск новой разновидности автомобилей, которая именуется «транспортным средством для перевозки вахтовых бригад». Это уже не грузовик повышенной проходимости с кузовом-фургоном; правда, еще и не автобус в полном смысле этого термина.

Производство таких машин поручено нефтекамскому заводу автосамосвалов (НЗАС). В 1982 году он приступил к серийному выпуску модели НЗАС—4947 на шасси «Урал—375К». Эта машина снабжена цельнометаллическим трехдверным кузовом с термоизоляцией. В салоне с высоким потолком и светлыми окнами установлены полумягкие сиденья для 24 человек. Еще два человека помещаются рядом с водителем. Салон снабжен вентиляцией и отопителем.

Машина, как и базовый «Урал—375», оснащена 180-сильным карбюраторным двигателем, десятиступенчатой трансмиссией и приводом на все шесть колес. Ее наибольшая скорость — 75 км/ч, контрольный расход топлива на скорости 40 км/ч — 46 л/100 км. НЗАС—4947 почти на тонну тяжелее, чем «Урал—375», — масса транспортного средства в снаряженном состоянии 9100 кг. Он длиннее грузовика (8340 мм) и выше (2130 мм) его.

Другая модель завода — НЗАС—3964 базируется на шасси ГАЗ—66-05 с четырьмя ведущими колесами. На его раме смонтирован унифицированный с НЗАС—4947 кузов. Разница в том, что он короче на одну секцию и рассчитан на 20 человек.

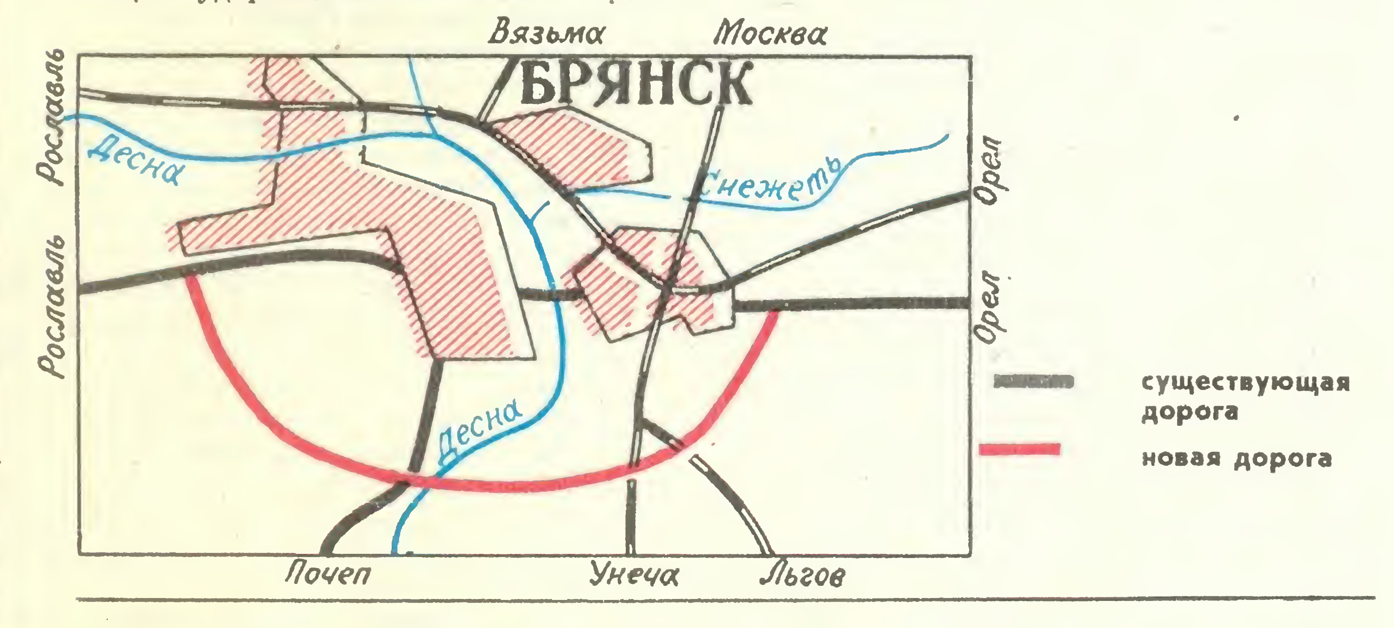
Обе машины экспонировались осенью прошлого года на юбилейной выставке «Автопром-84».

ЦК КПСС и Совет Министров СССР определили на 1986—1990 годы систему мероприятий по дальнейшему развитию и повышению эффективности сельского хозяйства и других отраслей агропромышленного комплекса Нечерноземной зоны РСФСР. В этой программе важное место занимает строительство и реконструкция существующих автомобильных дорог с твердым покрытием, которое будет вестись дальше ускоренными темпами. За эти годы их протяженность возрастет более чем на 45 тысяч километров. Совету Министров РСФСР, обкомам КПСС, облисполкомам предложено привлекать при необходимости по согласованию с министерствами и ведомствами СССР к строительству внутрихозяйственных автомобильных дорог наряду с организациями Министерства автомобильных дорог РСФСР и Росколхозстройобъединения другие организации, осуществляющие строительство в этой зоне, а также принять меры к обеспечению сохранности внутрихозяйственных автомобильных дорог с твердым покрытием и решить в 1986—1990 годах вопрос об организации службы эксплуатации этих дорог.

Ниже предлагается информация о строительстве и вводе в строй дорог в Российской Федерации.

Вводится в эксплуатацию новая автомобильная дорога **в обход Брянска.** Этот подарок городу, отметившему недавно свое тысячелетие, готовит коллектив СУ-848 Киевдорстроя. Объездная трасса протяженностью около 32 километров позволит транзитному транспорту миновать город, что удобно не только водителям, но и жителям Брянска.

Новая дорога — часть магистрали общегосударственного значения Орел—Витебск. Она имеет покрытие из цементобетона и соответствует требованиям второй технической категории. В комплекс трассы входит целый ряд искусственных сооружений. Среди них большой мостовой переход через реку Десну протяженностью 370 метров, три путепровода через линии железной дороги и четыре транспортные развязки в разных уровнях.



Каждая новая автомобильная трасса, проложенная в горах Дагестана, — радость для жителей аулов, городов и поселков республики и всегда большая победа строителей, которым приходится работать в сложнейших условиях горной местности. Не исключение и автомобильная дорога **Леваши—Губден—Махачкала,** сооружение которой ведет управление механизации Дагестанавтодора. Чтобы построить только один километр, дорожники должны разработать здесь от 180 до 200 тысяч кубометров скального грунта.

Из 29 километров трассы на сегодня готовы 14. Дорога, проходя по левому берегу горной реки Герга, спланирована без резких подъемов и спусков, что сделает ее надежной и удобной в эксплуатации. Она необходима республике и дает кратчайший — на 20 километров короче — выход из 12 глубинных горных районов к Махачкале и железной дороге.

В 1985 году строители Астраханьавтодора на трассе Волгоград—Астрахань завершают работы на 30-километровом участке дороги, который соединит два районных центра — **Ахтубинск и Харабали** и даст им выход к Астрахани. В результате в области будет полностью завершено создание опорной сети дорог и все 11 районов получат надежную круглогодичную связь с областным центром.

Новая дорога имеет протяженность 475 километров. Из них по Астраханской области проходят 357 километров, остальные — по соседней, Волгоградской.



В Смоленской области завершается строительство автомобильной дороги **Хлепень — Сычевка — Вязьма — Добрая Слободка,** которая соединила ряд крупных сельскохозяйственных районов. В ее строительстве принимали участие дорожные ремонтно-строительные управления Смоленскавтодора и Мостоотряд-28 Минтрансстроя СССР. По-ударному трудилась бригада вяземского ДРСУ, возглавляемая Героем Социалистического Труда Б. А. Дерябиным.

На трассе протяженностью около 146 километров 10 искусственных сооружений, она имеет асфальтобетонное покрытие и соответствует требованиям третьей технической категории. Новостройка стала завершающим участком строительства дороги республиканского значения Вязьма—Калуга—Тула—Михайлов—Рязань. К ней же примыкает 116-километровый участок Вязьма—Зубцов, связывающий ее с еще одним областным центром — Калинином.

В обход Астрахани сооружается объездная автомобильная дорога с асфальтобетонным покрытием. Она строится по нормам второй технической категории и свяжет в единый транспортный узел две магистрали общегосударственного значения: Москва—Астрахань, Астрахань—Невинномысск. Протяженность будущей трассы 32 километра. На ней предстоит соорудить несколько мостов и транспортных развязок в разных уровнях, автозаправочную станцию.

Коллективом мостостроительного управления № 13 республиканского объединения «Автомост» Минавтодора РСФСР сдан в эксплуатацию новый **автодорожный мост через реку Ахтубу** в Волгоградской области. Протяженность сталежелезобетонного восьмипролетного сооружения — 346 метров, ширина его проезжей части — 10 метров. Он заменил старый наплавной мост малой грузоподъемности у районного центра города Ленинска, который на период ледохода и паводков разводили, в результате чего связь здесь на время прекращалась. Теперь большой сельскохозяйственный район Волгоградской области имеет надежную всесезонную мостовую переправу.

Е. Сафонова (Пресс-служба Минавтодора РСФСР)



ИСХОДНЫЙ СЕЗОН

Советские мотокроссмены на чемпионате мира

Снова Ленинград, снова этап чемпионата мира по мотокроссу в классе 250 см^3, на этот раз одиннадцатый, предпоследний. Так случилось, что с заслуженным мастером спорта Геннадием Моисеевым мы оказались соседями по гостиничному номеру. Здесь, в «Спутнике», жили все гонщики сборной команды СССР, и ему, трехкратному чемпиону мира, ленинградцу, тренеры не сделали исключений. А ведь квартира Моисеева совсем рядом, там жена, трехлетний сынишка, которых он видит не очень-то часто. Впрочем, уверен, Геннадий сам не просил поблажки. Знакомы мы более двадцати лет, и пусть не обидятся другие, не встречал спортсмена, кто бы так был предан мотокроссу, отдавал ему всего себя.

Вечером, накануне соревнований Моисеев зашел ко мне обменяться новостями, но в конце концов разговор получился о том, что сейчас волнует всех поклонников нашего мотоспорта: почему столь долго продолжается полоса неудач советских мотокроссменов в чемпионатах мира? Ведь после 1978 года, когда Геннадий завоевал, кстати, здесь, в Ленинграде, третью золотую медаль, и после 1979-го, принесшего нам победу в командном первенстве «Трофей наций», ни он, ни его товарищи по сборной не приближались к призовым местам, а нередко оказывались и среди аутсайдеров.

— Причин много, — с нескрываемой горечью начал Моисеев, — субъективных, объективных. О всех не расскажешь. Да и все мы, сборники, переживаем, поверьте, мучительно. А желание побыстрее восстановить репутацию зачастую только мешает. Чтобы было понятно, нужно вернуться на пять-шесть лет назад. В конце 70-х годов пришлось расстаться с мотоциклами КТМ, на которых мы успешно выступали шесть сезонов: руководство этой австрийской фирмы выдвинуло неприемлемые для нашей федерации условия. Был единственный правильный выход — снова сесть на чехословацкие ЧЗ. Однако надежды не сбылись. Конструкторский коллектив этого прославленного предприятия, много сделавший для развития мирового мотокросса, не выдержал конкуренции с ведущими зарубежными мотофирмами. С первых же этапов мы постоянно сходили из-за технических неполадок. Пришлось прекратить выступление в чемпионате. То же самое вскоре сделали чехословацкие гонщики. Завтра, например, вы их увидите на японских «кавасаки». И снова поиски техники. Остановились на отечественных «ковровцах»: завод давно обещал довести свою машину до кондиции, если представится возможность проверить ее на высшем уровне. Эксперимент закончился провалом. Иначе не скажешь. По всем параметрам «Ковровец» явно уступает зарубежным мотоциклам. Завод не виню. Нет в мире фирмы, которая бы делала современную кроссовую машину, используя только свои детали и узлы.

Длительное время мы не участвовали в чемпионатах мира по полной программе. Любой гонщик подтвердит, что даже пропуск одного этапа вселяет неуверенность в собственных силах. Мы же на закупленных в нынешнем году КТМ оказались в некотором роде новичками. Особенно Андрей Ледовской и Андрис Кристинов. Приобретенный ими в Кубке дружбы опыт, конечно, кое-что значит, однако у мирового первенства иные мерки. Оба пересели на более мощные, скоростные машины, и нужно время, чтобы к ним привыкнуть, освоить новые приемы езды. Но главное — они окунулись в атмосферу профессионального спорта, где свои жесткие законы, где необходимо уметь постоять за себя в борьбе с соперниками, для которых кросс — работа, приносящая в случае успеха большие деньги.

Приходится сейчас слышать: тушуетесь, мол, не проявляете волевых качеств, не хватает вам физической выносливости. Насчет выносливости — верно. Все мы в сущности растренированы, хотя как никогда упорно готовились к этому сезону. Но одно дело гоняться друг за другом, не зная конечной цели этой тренировки, другое — сразу попасть на старт с сильнейшими кроссменами мира. Я сразу почувствовал перемену в уровне мастерства соперников. Международные кроссы стали круглогодичными. Зимой организуется целая серия соревнований на стадионах и в крытых дворцах спорта. Там очень сложные короткие трассы со множеством трамплинов. Заход в поворот, дальность прыжка должны быть рассчитаны до сантиметров, иначе улетишь в пластмассовые маты или (свободные от зрителей — Б. Л.) первые ряды трибун. Все сильнейшие, их двадцать—тридцать, постоянно стартуют в этих кроссах. Мастерство, самые сложные приемы езды они довели здесь до совершенства. А мы не имели даже весенних товарищеских международных соревнований. Разве можно от нас, тем более от новичков сразу ждать высоких результатов?

Приведу пример из собственной биографии. В 1972 году я из-за сходов по техническим причинам не закончил большей части этапов чемпионата мира. И тогда стали поговаривать — пора отчислять Моисеева из сборной. К счастью, нашлись тренеры, руководители, которые не спешили с выводами, умели ждать, терпеть неудачи и доказывать их незакономерность. Рад, что оправдал доверие ко мне. Жаль только, не подключали потом к нам с Володей Кавиновым молодых гонщиков, которые могли бы учиться у нас и наших соперников. Сражались мы вдвоем, завоевывали медали, а тем временем разрыв между нами и потенциальной сменой рос. Сейчас от нее снова ждут результатов. Они, уверен, придут, только, как и в 1972 году, требуется терпение, кропотливая работа, вера в будущий успех. Никто еще с первой попытки чемпионом в кроссе не становился.

В этом году я вроде играющего тренера. И могу заметить: Ледовской и Крестинов от старта к старту мужают, едут лучше и уверенней. Если бы мы на всех восьми этапах, что выступали до ленинградского, попали в число официальных участников! Ведь из всех приехавших спортсменов отбирается по контрольной засечке времени сорок самых быстрых. И нас частенько в их числе не было. Это я опять к вопросу о тренированности. Выходит, что мы выезжали на этап, а фактически вынуждены были пропускать его. В тех случаях, когда контроль преодолевали благополучно (Андрей даже показывал второй результат), нас подводили неполадки в машинах, особенно во второй половине чемпионата. Если бы не сходы, Ледовской был бы сейчас в десятке сильнейших, что совсем неплохо для дебютанта. Лучше всего он выступил в Чехословакии, заняв в заездах седьмое и двенадцатое места.

Нужно четко понять: для нас это исходный год. Повода для уныния не должно быть. Уверен, в будущем сезоне результаты будут лучше, если в подготовительный период сможем участвовать по крайней мере в десяти международных товарищеских кроссах на высшем уровне. В составе же сборной желательно иметь пять-шесть гонщиков. В себе чувствую еще силы и самому побороться на трассе, и молодым помочь, однако, видимо, уже пора переходить на тренерскую работу. В будущем году так и произойдет, если не представится возможность накататься в товарищеских кроссах.

Слова нашего известного кроссмена я не раз вспоминал на следующий день, наблюдая борьбу сильнейших гонщиков из одиннадцати стран — Австрии, Греции, Дании, Италии, Люксембурга, Нидерландов, СССР, Финляндии, Франции, Чехословакии, Швеции. В Ленинград прибыли все соискатели главной награды: француз Ж. Вимон (244 очка после десяти этапов), прошлогодний чемпион мира в этой кубатуре Г. Кинигарднер из Австрии (231), представитель Нидерландов Герд Ян ван Доорн (217), итальянец А. Дрексель (184), чемпион мира 1984 года в классе «125» итальянец М. Ринальди (177 очков). В турнирной таблице эти пятеро, как видите, расположились плотной группой, и ленинградский этап при любом исходе не мог выявить нового чемпиона.

В этот день на трассе «Юкки» собралось свыше 150 тысяч зрителей не только из самого Ленинграда, но и из многих других городов, даже уральских. И их, и таких специалистов, как первый советский призер чемпионата мира И. Григорьев, первый наш чемпион мира В. Арбеков, поразили необычайно высокие скорости, непринужденность в выполнении самых сложных приемов езды. «Фантастично, — сказал Игорь Михайлович, — не представляю, как можно проходить столь сложную трассу, практически не сбрасывая газ». Тон задавала пятерка лидеров чемпионата. Победителем этапа вышел Кинигарднер, а преследовавшие его гонщики, только что названные, после этапа в «Юкках» остались на своих местах. Так что статус-кво в турнирной таблице сохранился, и все должно было определить теперь заключительное соревнование в ФРГ.

А что же наши? На контрольной засечке А. Ледовской показал абсолютно лучшее время, почти на пять секунд опередив Кинигарднера. Сенсация? Нет, Андрей и в гонке поначалу на равных сражался с лидерами, но первый заезд не закончил — подвел мотоцикл. Второй старт Ледовской выиграл, мчался в головной группе — и снова сход: заклинило двигатель. Самым стабильным среди наших оказался А. Кристинов, проявивший мужество и упорство. Наградой ему были тринадцатое и четырнадцатое места в заездах и первые зачетные очки. Остальные, в том числе и Г. Моисеев, хотя и обходили в гонках до двух десятков соперников, до заветной пятнадцатой позиции, дающей очковую классификацию, не добирались.

Да, надежды на успех советских гонщиков хотя бы в родных стенах пока не сбылись. Но было ли основание для такого оптимистического прогноза? Желание в данном случае явно расходилось с возможностями. Слишком много потеряно в прошлые годы, и нужны упорная работа, терпение, вера в силу отечественной мотоциклетной школы. Тогда успехи придут, как не раз это было за почти 25-летнюю историю участия наших кроссменов в чемпионатах мира.

Б. ЛОГИНОВ,
спец. корр. «За рулем»

г. Ленинград

Результаты соревнований приведены в разделе «Спортивный глобус».

НЕСКОЛЬКО СЛОВ О ЧЕСТОЛЮБИИ

Изменились ли гонки, в чем именно? Такой вопрос невольно возник, поскольку заключительный этап чемпионата СССР в Риге я увидел после довольно продолжительного перерыва. И обратился за ответом к известным гонщикам недавнего прошлого, не порывающим связей с «кольцом». «Конечно, изменились! У ребят новые машины, отличная резина, едут гораздо быстрее. Круг за минуту тридцать — мы об этом могли только мечтать!» — уверили меня земляки, неоднократные чемпионы страны А. Сафонов и Ю. Теренецкий.

Что правда, то правда: глаз легко находил перемены к лучшему. Радовали новенькие, старательно подготовленные «ноль пятые» в классе А2-1300 см^3, удивительно нарядные, отполированные до зеркального блеска гоночные «эстонии», среди которых выделялось до десятка машин последней модели «21М». Радовала трасса, которая год от года обновляется, буквально на каждом из ее 3662 метров лежала печать порядка, ухоженности, заботы о безопасности зрителей и участников. Радовала даже процедура, когда замеряли уровень шума у автомобилей: в ней проявилось похвальное стремление уменьшить ущерб, наносимый окружающей среде. И, разумеется, радовало внимание к соревнованиям со стороны зарубежных коллег: журналисты компании НДР — второй программы телевидения ФРГ снимали в Бикерниеки видеофильм о наших гонках для западногерманских зрителей, весьма искушенных в этом виде спорта.

Словом, нашлось достаточно примет того, что кольцевые гонки вышли, как сейчас выражаются, на новый виток. Этот оптимистический настрой укрепили прежде всего состязания в формуле «Восток». Большие скорости, острая конкуренция, высокое напряжение, в котором гонщики и зрители пребывали с первой до последней минуты заездов. Все это, пусть в разной степени, относится и к заездам в отборочной группе, и к выступлениям гонщиков высшей лиги. Кстати, проведение соревнований на «востоках» в двух эшелонах, различающихся по уровню мастерства, пожалуй, важнейшая новинка сезона. В отборочную группу вошли, как нетрудно догадаться, молодые гонщики с квалификацией не выше кандидата в мастера спорта. Высшую лигу составили спортсмены, имевшие зачетные результаты и опыт выступлений в чемпионатах СССР. Положением предусмотрен выход лучших гонщиков из отборочной в высшую лигу (и наоборот). Такая система должна не только стимулировать новичков к росту, но и расшевелить тех, кто, не претендуя на призовые места, позволял себе годами довольствоваться ролью середнячка.

Что ж, в этой формуле выстраивается аккуратная лесенка: отборочная группа — высшая лига — сборная СССР. Каждый шаг по ней привлекателен и стоит того, чтобы затрачивать усилия, и неудивительно, что борьба на трассе шла с полной отдачей.

Так было и в гонке на легковых автомобилях класса А2. Потенциальная возможность войти в сборную, престижность победы над заводскими гонщиками ВАЗа, наконец, чисто спортивное честолюбие — вот, думается, те моральные факторы, те стимулы, которые помогли киевскому армейцу Леониду Протасову впервые стать чемпионом.

Мы не случайно заговорили о моральных факторах: видимо, именно они «не сработали» для большинства участников гонок на машинах формулы 3. Даже в отсутствие Т. Напы, досрочно ставшего чемпионом (он выиграл два предыдущих этапа), им оказался явно непосилен темп, предложенный лидерами В. Пятых из Тольятти и москвичом А. Потехиным. К сожалению, ни тому, ни другому не удалось закончить гонку: обоих, как и таллинца Р. Сарапа, подвели машины. Обидно. Но еще обиднее, что за их спинами шла этакая размеренно-неторопливая езда на скоростях даже ниже, чем в формуле «Восток» (при том, что литраж моторов, допускаемый объем их переделок, а значит, и ожидаемая мощность в формуле 3 больше).

Можно возразить: причем-де моральные факторы, коль у мотора «мощи» не хватает? А может оттого и не хватает, что иные гонщики слишком трезво оценивают свое место: молодежь «снизу» не подпирает, место «наверху», то бишь в сборной, не светит (ведь кандидатов на него логичнее искать среди тех, кто ездит в кубковой формуле «Восток»!). А в третьей формуле средний порой гонщик, располагающий 1600-кубовым мотором с двумя, и то не всегда, карбюраторами, уже при деле.

Суть, конечно, не только в моральном настрое. Возможности для подготовки мощного гоночного мотора у нас не столь широки, как того бы хотелось, и сегодня они практически целиком используются для раллийных машин. Что касается кольцевых гонок, основу их развития и достигнутых успехов составляют серийные, достаточно доступные автомобили «Эстония» с малофорсированными двигателями. Серьезных оснований думать, что в ближайшее время соотношение изменится, нет, и, значит, формуле 3 все более угрожает ослабление внутренней конкуренции, застой, падение интереса спортсменов и зрителей.

Наши сетования на отсутствие спортивного честолюбия вряд ли помогут еще и вот почему. За последние годы заметно возрос авторитет члена сборной страны: выезды за рубеж, на иные по характеру трассы, встречи с сильными соперниками требуют высокой спортивной формы и дают возможность ее обрести, а вместе с тем заставляют непрестанно совершенствовать автомобиль и технику езды. Эту перспективу видят перед собой гонщики, стартующие в формуле «Восток». Такая перспектива поддерживает, кстати, интерес к выступлениям на легковых автомобилях, хотя объем их подготовки значительно превышает работу с «формулой». Наоборот, те классы и формулы, в которых гонщики варились в собственном соку, например А2-1600 см^3, мало-помалу пришли в упадок, изжили себя. Похоже, такая участь уготована и формуле 3: все внешние силы, о которых шла речь, не укрепляют ее, а внутренние пружины, приводившие в действие ее механизм еще несколько лет назад, явно ослабли.

В. АРКУША,
г. Рига спец. корр. «За рулем»

Итоговые результаты после трех этапов

Формула «Восток»: 1. В. Козанков (Москва), «Эстония—20»; 2. Т. Асмер (Эстонская ССР), «Эстония—21М»; 3. Р. Гудрикис (Латвийская ССР), «Эстония—20»; 4. А. Пономарев (РСФСР), «Эстония—20»; 5. У. Пыльд (Эстонская ССР), «Эстония—21М»; 6. М. Конго (Эстонская ССР), «Эстония—21М».

Формула 3: 1. Т. Напа (Эстонская ССР), «Эстония—21М»; 2. А. Потехин (Москва), «Эстония—20»; 3. А. Соотс (Эстонская ССР), «Эстония—21М»; 4. Р. Сарап (Эстонская ССР), «Эстония—21»; 5. В. Пятых (РСФСР), «Эстония—20»; 6. Л. Язель (Эстонская ССР), «Эстония—20».

Группа А2, класс VII: 1. Л. Протасов (Украинская ССР), ВАЗ—21011; 2. Ю. Кацай (РСФСР), ВАЗ—2105; 3. М. Тараканов (Ленинград), ВАЗ—21011; 4. Ю. Серов (Украинская ССР), ВАЗ—2105; 5. М. Горбачев (Москва), ВАЗ—2105; 6. В. Моисеев (Москва), ВАЗ—2105.



МОДЕЛИ ЮНЫХ

Великолепный кордодром, построенный несколько лет назад в Минске к началу чемпионата Европы, был на этот раз предоставлен в распоряжение участников I Всесоюзных юношеских спортивных игр и первенства СССР по автомодельному спорту. Эти соревнования, посвященные 40-летию Победы советского народа в Великой Отечественной войне, собрали 136 спортсменов из всех союзных республик, Москвы и Ленинграда. Не только острой спортивной борьбой отличались столь массовые старты. Юные гости столицы Белоруссии совершили экскурсии по памятным местам города-героя, посетили музей оборонного Общества, мемориал «Хатынь».

Выступления юных автомоделистов в этот раз показали, что технический уровень подготовки их значительно возрос. Особенно он заметен в изготовлении моделей-копий: из 34 «копиистов», стартовавших в Минске, восемь выполнили норматив мастера спорта СССР, а 12 — кандидата в мастера. Не намного отстали те, кто выступал с радиоуправляемыми моделями, — один спортсмен стал мастером, шестеро — кандидатами.

Но, к сожалению, юношеские игры вновь проявили застарелые проблемы в развитии моделизма. Опять пришлось столкнуться с плохим изготовлением компрессионных микромоторов. Эти двигатели, как и МК-17, КМД-2,5, применяемые нашими спортсменами в последнее время, очень ненадежны в эксплуатации, быстро выходят из строя. Пока не освоен выпуск надежной аппаратуры для моделей класса РЦ. Частые поломки и отказы не позволяют здесь добиться хороших результатов. Все это снижает интерес ребят к занятиям в кружках и секциях и, соответственно, отрицательно влияет на развитие массовости автомодельного спорта.

Но обратимся к героям соревнований. В программу игр входили заезды кордовых гоночных моделей на кордодроме и радиоуправляемых — на специальной фигурной трассе. Как и ожидалось, традиционный спор за первенство сразу же повели представители РСФСР и Украины. Российские спортсмены вновь одержали верх. На последующих местах оказались спортсмены Украины, Грузии, Узбекистана, Белоруссии и Армении.

В личном зачете в классе Е-1 (кордовые с двигателем до 1,5 см^3) победу праздновал Л. Брохин из Белоруссии, опередивший Д. Кечкина (РСФСР) и С. Прощалыгина (Узбекская ССР). Среди выступавших с моделями класса Е-2 (2,5 см^3) не было равных Д. Ерохину из Узбекистана. В тройку призеров здесь вошли вместе с ним В. Григорян (Армянская ССР) и Д. Мнухин (РСФСР). Среди «копиистов» (класс К-1, объем двигателя 1,5 см^3) первенствовал А. Васильченко, в классе К-2 (2,5 см^3) — В. Низиньковский, в классе ЭЛ-1 (с электродвигателями) — Г. Константинов (все — РСФСР). В классе моделей аэромобилей АМ-2 с двигателем до 2,5 см^3 уверенно выиграл первое место москвич М. Никишов. И наконец, среди участников с радиоуправляемыми моделями (РЦБ — с электродвигателем свободной конструкции) первое место завоевал А. Галустян (Грузинская ССР), опередивший Б. Каплина с Украины и Г. Багдасаряна из Армении.

А. ЗБАЕВСКИЙ
г. Минск



Мы стояли у 15-го, последнего на этом круге КУ (так для краткости называют в триале контролируемый участок), и Янис Бортащенок, начальник дистанции, а лучше сказать ее архитектор, делился своими «секретами» подготовки трассы. Беседа прервалась, когда один из участников прибавил газ на выходе из лабиринта, сорвал ограждающую тесьму и оказался на земле.

«Кроссмен какой-то», — обронил Янис. В реплике моего собеседника не было иронии, пренебрежения к мотокроссу, потому что Янис готов поехать за тридевять земель, чтобы увидеть хороший кросс. Просто, по его глубокому убеждению, кроссмену на триале делать нечего, даже если это сам Геннадий Моисеев.

Пусть есть тут доля преувеличения (наверно, среди нынешних мастеров триала кто-то пробовал себя и в кроссе), но, в общем, это действительно так: то, что необходимо в триале, противопоказано в кроссе, и наоборот. Скажем, ноги. В кроссе они опора. С помощью их отталкиваются, выбираются из колеи, проходят повороты. Здесь же главное — не пускать ноги в ход, не сбрасывать с подножек на землю. «Нога» на языке триала означает штраф. Три «ноги» (касания) — три штрафных очка. Пять «ног» — максимум того, что разрешено на одном КУ, а «сороконожка» — это уже совсем плохо: нет зачета на контролируемом участке.

В кроссе все подчинено скорости, в триале, напротив, успех зависит от умения преодолевать препятствия как можно медленнее, порой балансируя с мотоциклом на месте. Словом, триал — это антикросс со всеми вытекающими отсюда выводами.

О триале мне уже приходилось писать, но чаще как о фрагменте «Слетов друзей ЯВЫ». На сей раз предстояло более серьезное дело: оценить в спортивном отчете эти состязания в ходе эксперимента, к которому редакция имела самое прямое отношение и который назывался I Всесоюзные соревнования по триалу на призы журнала «За рулем». Ставили его наряду с нами Федерация мотоспорта СССР, ЦАМК, спортивные подразделения ЦК ДОСААФ Латвии. Ну, а в роли главных, что ли, устроителей выступали энтузиасты триала из Елгавского района, где, как уже писал журнал, много лет действует мототуристский клуб «Сигма» (кстати, организатор его — Харрис Булс выполнял самую хлопотную должность на соревнованиях — был их директором).

Жаль, что постоянный дефицит места в журнале не позволяет рассказать о подготовке эксперимента в поселке Озолниеки Елгавского района — одном из центров мелиорации в республике. О том, как две очень милых и очень энергичных женщины — председатель райисполкома Астрида Крогере и председатель райкома ДОСААФ Бригита Анджане (они же — председатель и заместитель председателя оргкомитета соревнований) продумывали каждую деталь предстоящей встречи, поднимали общественность.

Впечатляющим было открытие триала на местном стадионе мелиораторов. С торжественной церемонией — парадом, зажженным факелом, который вез на мотоцикле хорошо известный в триале Марис Линде, с медью оркестра, подъемом флага и сувенирами для участников, которые спустились прямо... с неба. Их доставили вертолетчики, приземлившие свою машину в центре футбольного поля.

Даже сейчас, спустя недели после завершения этой встречи, ощущаешь ту радостную атмосферу, которая захватила всех нас, присутствовавших на стадионе. Что и говорить, велик воспитательный потенциал мотоспорта, когда к нему относятся с любовью, серьезно, понимая и его общественное значение и важность в оборонно-массовых делах. Именно об этом напомнил, приветствуя участников, председатель ЦК ДОСААФ Латвии генерал-майор Э. Эвин, прервавший свой отпуск для того, чтобы приехать в Озолниеки на I Всесоюзный триал.

...Со стартового пьедестала, что сооружен у закрытого парка и несет на себе эмблему соревнований и другие художественные атрибуты (это тоже придумки оргкомитета), один за другим уходят на трассу спортсмены. В первый день на их пути 30 контролируемых участков (по 15 на каждом из двух кругов), во второй — 15.

Откровенно говоря, мы очерь беспокоились: соберет ли эксперимент достаточно представительную группу «подопытных»? И напрасно — число желающих попробовать свои силы в триале всесоюзного уровня превысило запланированное. Хуже обстояло дело с «качественным составом». Наряду с

ТОЧКУ СТАВИТЬ РАНО

Заметки с I Всесоюзных соревнований по триалу на призы «За рулем»









теми, кто знал о триале не понаслышке, в Озолниеки приехали спортсмены с отличной подготовкой к соревнованиям на личных мотоциклах, не имеющим, однако, ничего общего с триалом. Все они специализировались в военизированном многоборье, основу которого составляет мотокросс. Из таких-то дебютантов и состояли команды Азербайджана, Грузии, Молдавии, Узбекистана, две команды с Украины. И хотя почти все предварительно провели как смогли отборочные соревнования, на трассе ребята смотрелись новичками — «сороконожками», спотыкавшимися о препятствия, которые, к слову сказать, с учетом эксперимента были в основном средней и ниже средней трудности по местным понятиям.

Нет, я далек от мысли упрекать в чем-либо этих спортсменов и их тренеров. Они делали все что могли: набирались опыта, учились. Во второй день все чаще можно было увидеть улыбку на их поначалу угрюмых лицах: стало получаться. Не исключено, что кто-то из них и всерьез займется триалом. Но, говоря откровенно, сюда они попали случайно.

Между тем знающие и любящие триал вообще не были привлечены на соревнования в этих республиках и не попали в команды. Их не призвали под флаг ДОСААФ, посчитав, видимо, что обойдутся без разных там туристов и мотолюбителей. Нужны чистые спортсмены.

Думается, такой ведомственный подход не имеет ничего общего с курсом на массовость спортивного движения. Не говоря уж о том, что сейчас, когда происходит становление триала во всесоюзном масштабе, очень бы пригодился на местах опыт тех, кто хорошо знаком с ним.

Но прервем размышления и вернемся на трассу, отправившись с главным судьей соревнований Борисом Алексеевым и его заместителем Степаном Ионкусом от одного КУ к другому, так, чтобы в поле зрения попали все 15 контролируемых участков. Вот тут-то и раскрываются «секреты» Яниса Бортащенка. Набор сложностей, препятствий, что называется, на любой вкус: подъемы с поворотами, езда вокруг деревьев, канава с разворотом, скользкая колея у берега озера, бугры, следующие один за другим (их ласково называют здесь «верблюжьей спинкой»). Легкие участки чередуются с трудными.

Интересно наблюдать на трассе тех, кто по-настоящему знает толк в триале. Перед заходом на препятствие каждый из них уходит в себя, как тяжелоатлет перед рывком штанги: важно не дрогнуть, не засуетиться, выдержать намеченную линию движения. Порой решают какие-то сантиметры.

На одном из последних участков в поле зрения попадает спортсмен в оранжевой майке с номером 36. «Это наш Эгилс Агарскис, — не без гордости говорит Степан Ионкус, — он в райкоме комсомола заворг». Заглядываем в карточку спортсмена — и глазам своим не верим: всего 16 очков, когда у иных уже под сотню.

Эгилс, как выясняется, лидирует с самого начала, но отнюдь не в гордом одиночестве. Совсем немного отстают от него товарищи по сборной команде Латвии Харис Силтус и Марис Линде. Глядя на эту тройку, понимаешь, какое для них удовольствие расправляться с этими коварными участками, где один не повторяет другой и где ты один на один с препятствием, а чтобы преодолеть его, нужно мобилизовать волю, преодолеть себя. Триал чем-то сродни по духу авторалли, многодневке, скоростному ориентированию. Это соревнование прежде всего для тех, кто в нем участвует сам, а не выступает в роли зрителя. И если исходить из того, что теоретически никому из мотоциклистов не заказан путь в триал, то нетрудно представить себе возможные масштабы. Но не будем упрощать и фантазировать. Триал — не «фигурка». Это серьезные соревнования, требующие кроме желания, еще и умения, способностей. Да и провести их при кажущейся простоте не так уж и просто — нужны и организационные усилия, и знание дела, и судьи. И все же теперь, после финиша первых всесоюзных, можно смело утверждать, что триал доступен многим и способен заметно расширить границы мотоспорта, вовлечь в его орбиту тысячи мотоциклистов. Однако точку ставить еще рано, потому что пока это лишь вывод из эксперимента, не более.

Любопытная встреча произошла в Озолниеках. Здесь, рядом с большими артельными палатками украинских команд (некоторые предпочли их уютному общежитию мелиораторов) приютилась палатка-малютка. Хозяин ее Александр Смирнов, сотрудник станции юных техников из Кургана, добирался в Озолниеки своим ходом. Четыре дня по 800 километров, да еще в одиночку, согласитесь, дело не легкое. А выступление в личном зачете принесло лишь 59-е место. Но Саша был доволен: своими глазами увидел «настоящий», как он сказал, триал и теперь знает, что делать.

Минувшим летом, прочитав в «За рулем» о триале, Смирнов отправился в места, где собираются городские мотоциклисты. Сагитировал несколько десятков человек участвовать в соревновании. Правда, не все приехали, но домашний триал состоялся, победителю был вручен кубок.

И вот представим себе, что в городах и рабочих поселках, где мотоциклистов тьма-тьмущая, в роли Саши Смирнова выступят организации ДОСААФ, комитеты комсомола, советы обществ автомотолюбителей и другие. Сколько молодых людей можно будет поднять на увлекательное и, подчеркнем, очень полезное дело, если иметь в виду решение проблемы свободного времени и трезвости, технической подготовки и физической закалки молодежи, наконец, воспитания дисциплинированных, грамотных водителей и снижение аварийности среди мотоциклистов.

Сейчас, когда наметился серьезный поворот к массовому развитию физкультуры и спорта в стране, нужно найти действенные рычаги, которые помогли бы осуществить эту линию и в мотоспорте. Одним из таких рычагов может стать триал. Но само по себе ничего не произойдет. Триалу нужна сегодня хорошая реклама, популяризация — и это одна часть дела. А другая, неизмеримо большая, связана с серьезной регламентацией триала, разработкой системы соревнований от самых доступных — на одно-, двухкилометровой трассе, до сложных, приближенных к международным. Очень нужен здесь умелый подход, изучение опыта у наших друзей в ГДР, Польше, ЧССР и своего собственного. А он накоплен не только в Латвии, но и в Эстонии, где в составе местной федерации мотоспорта работает комиссия по триалу. Она организует соревнования, начиная с юношеских, на мопедах, и кончая трехэтапным первенством республики на спортивных мотоциклах собственной постройки. Пора задействовать и такие стимулирующие факторы, как классификация (кстати, с I Всесоюзных соревнований участники уехали без справок, необходимых для получения разрядов), решить вопросы, связанные с возможной переделкой мотоциклов.

Все это реально и возможно прежде всего при настоящей заинтересованности тех организаций и лиц, которые отвечают за развитие мотоспорта, — соответствующих отделов Управления технических и военно-прикладных видов спорта ЦК ДОСААФ СССР, Федерации мотоспорта, ЦАМКа, Всесоюзной коллегии судей. А именно этой заинтересованности в становлении триала так не хватало до сих пор.

У проведенного эксперимента были, конечно, и чисто спортивные результаты. Как и ожидалось, в командном и личном зачетах победу одержали спортсмены Латвии. Но призами «За рулем» были отмечены не только победители в общем зачете среди команд союзных республик, но и лучшие среди дебютантов, и преодолевшие наибольшее расстояние к месту соревнований. Получил памятный приз и Александр Смирнов.

Хочется верить, что экспериментом дело не кончится. Что триал будет открывать для себя новые города и районы, начнет свое уверенное движение по нашей стране, населенной миллионами мотоциклистов.

М. ТИЛЕВИЧ,
спец. корр. «За рулем»
г. Елгава

На снимках фотокорреспондента Б. Якушева запечатлены эпизоды I Всесоюзных соревнований по триалу. Здесь стартовый пьедестал, и судьи за работой, и победитель Эгилс Агарскис, принимающий поздравления. Но, наверно, самые любопытные кадры — это те, где представлен сам триал, его контролируемые участки с набором разнообразных препятствий. Одни из них — естественные, какие можно встретить в пути по бездорожью. Другие — искусственные. Они-то — «лестница», «покрышка», «качающаяся доска» — и стали гвоздем триальной программы в Озолниеки.





Результаты соревнований

Командный зачет: 1. Латвийская ССР; 2. Клуб «Сигма» (г. Елгава); 3. ЦАМК (г. Рига). Личный зачет: 1. Э. Агарскис; 2. Х. Силтумс; 3. М. Линде (все — Латвийская ССР).

БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ И НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ ПРОГРЕСС

ОТ ЖЕЗЛА К ЭВМ

На вопросы редакции отвечает один из видных ученых в области безопасности дорожного движения доктор технических наук
полковник милиции Г. ВОЛОШИН

— Ускорение научно-технического прогресса партия рассматривает сейчас как генеральную линию своей экономической стратегии, направленной на дальнейший рост благосостояния общества. С этих позиций мы подходим сегодня и к задачам в области безопасности дорожного движения, самостоятельного крупного научно-технического направления, охватывающего комплекс различных проблем, многие сферы научной и практической деятельности. В одной беседе невозможно коснуться всех. Мы хотели бы, Геннадий Яковлевич, поговорить с вами о перспективах научных исследований и конструкторских разработок, направленных на создание технических средств управления транспортными потоками и контроля за дорожным движением.

— Что ж, это большая и важная область, где надо координировать и направлять усилия многих организаций, министерств и ведомств, занимающихся этими проблемами. Немало конкретных вопросов перед наукой возникает в практической работе милиции, и прежде всего Госавтоинспекции.

ГАИ, как известно, не только обеспечивает порядок на улицах и дорогах, но и выполняет еще целый ряд довольно сложных функций: ведет учет транспортных средств, следит за их техническим состоянием, участвует в организации движения, выявляет причины дорожно-транспортных происшествий и разрабатывает меры по их предупреждению. Нетрудно понять, что вся эта многообразная и разносторонняя деятельность, существенным образом влияющая на уровень безопасности движения, не может не опираться на серьезную научную основу и техническую базу. Тем более что каждый год армия водителей вырастает более чем на два миллиона человек, повышается интенсивность движения, удельный вес более мощных, динамичных автомобилей. Все это качественно меняет ситуацию, резко усложняет проблемы, которые приходится решать ГАИ. Поэтому выдвинутая партией задача ускорения научно-технического прогресса, цель которой видится не в простом повышении темпов роста, а прежде всего в выходе на качественно новый его уровень, переход на интенсивные рельсы развития, для нас более чем актуальна.

ЗЕЛЕНАЯ ВОЛНА

Говоря о приложении этих требований к затронутой проблеме, мне хотелось бы заострить внимание вот на чем: на обеспечении органов ГАИ современными техническими средствами, без которых невозможно коренное изменение обстановки в области безопасности движения.

— Этой темы часто касаются в своих письмах читатели журнала. Вопрос о совершенствовании работы ГАИ волнует, наверное, каждого водителя, а их претензии, согласитесь, во многих случаях сегодня небезосновательны. Итак, в чем же здесь выразится научно-технический прогресс?

— Будущее за автоматизированными системами управления движением — АСУД. Они позволят существенно увеличить пропускную способность дорог, сократить пробег и остановки машин, а значит, снизить аварийность, уменьшить загрязнение атмосферы, намного сократить расход топлива. В настоящее время уже действует 110 магистральных и 15 общегородских систем. Эффект от их применения составляет примерно 90 миллионов рублей! В следующей пятилетке подобные системы намечено внедрить во всех городах с населением более 500 тысяч человек. В перспективе на ЭВМ АСУД планируется возложить и проектирование организации движения на наиболее сложных участках.

— Это очень важно! Проблем в организации движения немало. Складывается впечатление, да и почта журнала говорит об этом, что на практике вопрос о целесообразности той или иной схемы движения далеко не всегда и не везде решается, как говорится, по науке. Проявляется прямо-таки какая-то светофоромания или знакомания. А в результате напрасно тратится топливо, теряется время на простоях. АСУД, как я понимаю, избавят водителей от этих трат и позволят, таким образом, решить одну из актуальных задач — экономии ресурсов, и прежде всего топливных. А что делать там, куда АСУД доберется нескоро?

— Правильную организацию движения в таких районах должны обеспечивать специалисты — инженеры по организации движения. От их квалификации, а не только от степени совершенства техники зависит очень многое. Но это другой вопрос, и он выходит за рамки беседы.

— Согласен. Ну а что научно-технический прогресс предлагает непосредственно службам ГАИ, для их, так сказать, повседневной работы?

— Принимаются решительные меры, чтобы оснастить органы ГАИ самой передовой, современной техникой. Ибо основная функция автоинспекции — контроль за порядком, за исполнением всеми участниками движения кодекса дорог, ее законов. Для повышения эффективности контроля разрабатываются, например, приборы, не только фиксирующие любое отступление от Правил, но и хранящие в памяти нарушения, совершаемые одними и теми же водителями в течение определенного времени. Эти «автокомпьютеры», на наш взгляд, очень эффективны. Но нужны также простые и в то же время надежные средства для выявления наиболее частых и опасных нарушений и сложные приборы контроля, позволяющие в будущем полностью автоматизировать этот процесс. В настоящее время завершены опытно-конструкторские работы и готовится серийное производство радиолокационного измерителя «Пост контроля скорости», который придет на помощь «Барьеру». Прибор способен не только измерять скорость движения, но и автоматически фиксировать на фотопленке сам факт нарушения. Разрабатывается импульсный измеритель скорости и дальности с более высокой направленностью действия, что необходимо для контроля в условиях интенсивного транспортного потока. Серийное производство этого прибора намечено на 1987 год. А для измерения скоростей движения на малоинтенсивных дорогах легковых и грузовых автомобилей в отдельности разработано устройство «Пикет». Необходимые данные оно будет выдавать при помощи индукционных петель, укладываемых непосредственно в полотно дороги.

Технический прогресс коснулся и ряда устройств, уже применяемых автоинспекцией. В первую очередь я имею в виду промышленные телевизионные установки. Пока они используются лишь для наблюдения за процессом движения, но сейчас уже разрабатывается устройство — его назвали «Глаз», — которое сможет как регистрировать само нарушение, так и запоминать нарушителя, передавая изображение автомобиля на телемонитор.

— Говоря об АСУД, вы упомянули об охране окружающей среды. А как обстоит дело с приборами, позволяющими контролировать выброс вредных веществ в атмосферу?

— В этом году начата разработка портативного химического газоанализатора ГХ СО-А, принцип действия которого основан на прямом колориметрическом методе. Этот прибор проще и дешевле существующего ныне газоанализатора непрерывного действия. Он не потребует частых проверок и регулировок и в то же время будет достаточно эффективным. Уже выпущена опытная партия, а с будущего года начнется серийный выпуск.

— Как известно, Госавтоинспекции и соответствующим службам автохозяйств нужны и хорошие алкотестеры...

— Вы правы. Макетные образцы приборов, способных безошибочно и точно выявлять пьяниц за рулем, уже созданы. Они проходят лабораторные испытания.

Однако требуется усовершенствовать технологическую и метрологическую базу, решить ряд сложных практических научных задач. Борьба с пьянством ныне как никогда значима и актуальна.

— Инспектор ГАИ первым приезжает на место ДТП. Как много зависит от того, насколько грамотно и полно он отобразит в соответствующих документах все обстоятельства случившегося. Но для этого не хватает современных приборов, инструментов. В итоге расследование дела затягивается, возникают противоречивые данные. А главное, ускользают порой причины, помогающие понять, как возникло это ДТП, где его корни. Экспресс-анализ происшествия должен проводиться оперативно, полно, всесторонне, без промедления.

— Конечно, роль техники здесь тоже велика. Очень много времени занимает сегодня составление схемы происшествия, осмотр его места, а качество при этом не всегда оказывается должным. В конце 70-х годов был создан и успешно прошел все испытания спецавтомобиль с оборудованием, позволяющим фиксировать место происшествия стереофотокамерой. Несколько автомобилей эксплуатировались затем в ряде регионов и показали высокую эффективность: в два-три раза сократилось время оформления ДТП, намного возросло качество работы. Все это подтверждает как будто необходимость серийного производства такой техники, но решение вопроса до сих пор задерживается: нет стереокамер, не хватает фотооборудования, да и Госплан не выделяет требуемое количество автомобилей.

Есть и другой автомобиль — для работы оперативной группы в темное время суток. Как известно, на этот период приходится почти треть всех ДТП, а тяжесть их последствий особенно велика. Здесь полноценно провести осмотр, выявить все обстоятельства аварии еще труднее. Автомобиль, о котором идет речь, оснащен 8-киловаттным светильником и комплектом различного аварийно-спасательного оборудования. В рабочем положении светильник поднимается на высоту 9 метров и освещает участок площадью 600 квадратных метров, да так, что даже можно читать газету. В итоге в полтора-два раза сокращается время, затрачиваемое на осмотр, повышается качество исследования. В салоне автомобиля пишущая машинка, магнитофон, фотоаппарат. В первую очередь этот автомобиль пригодится для работы в сельской местности, вне городов и населенных пунктов.

— Анализируя читательскую почту, материалы органов дознания, нередко видишь, что дело порой не в скорости движения, например, а в неудовлетворительных дорожных условиях. Но это часто остается непроясненным.

— Да, по статистике из-за неблагоприятных дорожных условий ежегодно случается до 10% происшествий. В действительности цифра, по-видимому, еще выше, ибо эти обстоятельства аварии не всегда удается вскрыть из-за отсутствия у сотрудников ГАИ необходимых приборов. На базе УАЗ—452 в нынешнем году изготовлена специализированная передвижная лаборатория для комплексной оценки транспортно-эксплуатационных качеств дорог. С ее помощью можно оперативно определять коэффициент сцепления, ровность, геометрические параметры проезжей части, освещенность полотна, яркость световозвращающей поверхности дорожных знаков и еще многое другое, что необходимо для всестороннего исследования причин аварии. Серийное освоение таких машин намечено осуществить уже в будущем году. Тогда мы сможем устанавливать не только конкретные причины аварии, но и осуществлять более действенный контроль за строительством дорог, вовремя распознавать опасные участки и вносить соответствующие коррективы.

— Геннадий Яковлевич, все, о чем вы здесь говорили, наверняка поможет выйти на качественно новый уровень безопасности движения, повысить эффективность работы транспорта, будет способствовать более полному, экономически эффективному его использованию. Но вот что настораживает: многие направления и способы решения проблемы не кажутся новыми. О них говорилось и пять, и десять лет назад. Почему же так медленно внедряется все это в практику, что мешает научно-техническому прогрессу в этой области! Почему многое все еще на стадии «доказывания», апробации, «утверждения»!

— Действительно, наряду с такими новыми, активно развивающимися в соответствии с требованиями научно-технического прогресса направлениями, как автоматизация процессов управления движением и контроль за ним, ряд вопросов имеет историю, и, к сожалению, немалую. Отстающее звено — внедрение результатов научных исследований и разработок в промышленное производство и практическую деятельность министерств и ведомств, отвечающих за безопасность движения. Не все делается и научными работниками.

Сейчас вопросами обеспечения безопасности движения занимается почти сотня организаций, и они, можно сказать, приняли межотраслевой характер. Научно-технический прогресс вступил как бы в противоречие с отраслевой принадлежностью научного потенциала, поскольку в тематике изысканий, в их финансировании порой руководствуются узковедомственными интересами. Надо отречься от стереотипа в работе, проникнуться масштабностью и значимостью стоящих в этой области задач. У многих министерств и ведомств накопились, будем говорить, неоплаченные счета по безопасности движения, а одному Министерству внутренних дел решить все пробемы не под силу.

— Спасибо, Геннадий Яковлевич, за беседу. Она будет опубликована в ноябрьском номере журнала, когда отмечается День советской милиции. Поэтому хотим уже сейчас, пользуясь случаем, поздравить вас, всех работников милиции и пожелать успехов в их трудной и благородной работе.

Беседу вел В. КОЛЬБАХ

ОПАСНЫЙ ВОЗРАСТ

Кто все-таки чаще других оказывается виновником в авариях на дорогах? Органы дорожного контроля ряда европейских стран провели с этой целью широкий анкетный опрос, результаты которого, на наш взгляд, представляют интерес для всех.

За последние двадцать лет, как показала анкета, повсюду примерно 30% аварий на дорогах приходится на водителей моложе 21 года. Причем, если число ДТП, совершенных тридцатилетними, принять за 100%, то у водителей 25—30 лет оно вырастает до 123%, у тех, кому 21—25, — до 180%, а у людей от 18 до 21 года — до 350%. Иными словами, чем моложе водитель, тем ненадежнее он на дороге.

Эти факты еще раз говорят о том, что в обеспечении безопасности движения решающую роль играют не быстрота реакции или острота зрения, которые у молодежи, как правило, в норме, а умение прогнозировать развитие дорожной ситуации и грамотные приемы управления машиной, что приобретается, естественно, с возрастом. Эти факты вселяют и определенную обеспокоенность таким положением дел, потому что, хотя в количественном отношении молодые водители составляют пока меньшинство, их численность с каждым годом увеличивается.

Анкета позволила увидеть и другое: растет парк двухколесных транспортных средств, а примерно 30% его, включая мопеды и велосипеды, зарегистрировано за молодыми людьми. Между тем около 38% всех ДТП в европейских странах случается именно с водителями этой категории. Среди основных причин называют превышение скорости, самонадеянность, неоправданный риск, то есть опять-таки факторы, обусловленные возрастными особенностями человека.

Специалисты предлагают в этой связи не только усилить разъяснительную работу, но и повысить требования к молодым водителям, строже наказывать нарушителей правил, а страховым компаниям увеличить для них размеры взносов с 50 до 100%. Некоторые страховые организации Франции и ФРГ повысили их до 300—400% по сравнению с взносами водителей старшего возраста. Другие прибегают к таким мерам: если водителю удается предотвратить происшествие, то часть его страхового взноса возвращается, если же он допускает в течение года три происшествия, размер страхового взноса увеличивается.

В некоторых странах приняты законы, которыми вводится обязательное обучение школьников правилам дорожного движения, а во многих школах Франции даже принимают экзамен по этому предмету.

А. ЧАЙКОВСКИЙ

г. Ровно





ЗИМНЯЯ ДОРОГА

Зима — прекрасная пора. Однако тем, кто не ставит на это время свою машину на прикол, она приносит и дополнительные трудности. Зимняя дорога всегда изобилует ситуациями, в которых навыки водителя проверяются по самому большому счету. Думается, несколько советов из многолетней практики автора будут полезны тем, кто не только не бросает руль зимой, но и захочет отправиться пусть не в очень дальнее путешествие. Например, к лесу или на рыбалку. Конечно, для тех, кто уже не первый год увлекается зимним автотуризмом, откровений здесь мало, но всегда есть люди, которые впервые собираются в зимнюю дорогу. Вот их-то мы и хотим предостеречь от ошибок.

Начнем с экипировки автомобиля. Неплохо, если на его ведущих колесах будут шины с рисунком протектора типа «снежинка». Правда, такая резина по сравнению с обычной дорожной имеет худшее сцепление с дорогой в гололед, но этот недостаток устраним с помощью шипов противоскольжения. Кроме того, зимой полезно иметь в багажнике цепи противоскольжения, лебедку, трос, кусок доски или фанеры под домкрат, топор и лопату. Некоторые возят с собой портативный топорик и саперную или туристскую лопату; эти инструменты малоэффективны; чтобы прокладывать дорогу через сугроб, нужна нормальная, большая лопата. Не будет лишним взять с собой валенки и шубу, а также паяльную лампу, на случай вынужденной остановки.

Итак, дорога. Если она лишь припорошена свежевыпавшим снегом, то для водителя не представляет трудностей. Надо только помнить, что под ним могут быть обледенелые участки. Когда такой снег лежит довольно толстым слоем, по нему надо двигаться равномерно, без крутых поворотов и резкого снижения скорости, своевременно и плавно переходя на низшие передачи. Все это позволит вам не сбиться с темпа и не застрять. Когда перед вами глубокая колея, то надо двигаться не очень быстро, чтобы не потерять управляемость и неожиданно не выскочить на большой скорости из колеи. А главное, не пытайтесь прокладывать свою колею, так как из этого ничего хорошего не получится.

При снегопаде уже при небольшом ветре на дороге могут образоваться заносы, переметы, сугробы из свежего снега. Если сугроб низкий и за ним видно продолжение дороги, то его можно преодолеть на скорости. Для этого надо разогнать автомобиль и пробиваться через снег в основном за счет инерции, не допуская пробуксовки колес. Если вы просчитались и чувствуете, что с ходу сугроб не пройти, не пытайтесь это сделать, нажимая на газ. Лучше остановитесь, дайте задний ход и повторите все по уже проложенной вами колее. Высокий, но короткий сугроб лучше вообще предварительно разгрести лопатой.

Когда вы видите, что впереди застрял автомобиль, не пытайтесь объехать его с ходу. Бесполезно и не по-товарищески. Остановитесь, помогите водителю выехать, а затем сами двигайтесь по его следу. Протяженные участки дороги, занесенные снегом, следует преодолевать только с предварительной разведкой, чтобы всегда иметь возможность обеспечить себе отступление. Лучше вовремя повернуть назад, чем надолго засесть в снегу на пустынной зимней дороге.

Что же делать, когда это все-таки случилось? Главное, как только почувствовали, что двигателем не удается сдвинуть машину ни назад, ни вперед, прекратите эти попытки. Дальнейшая пробуксовка приведет лишь к тому, что она сядет корпусом на снег, а колеса беспомощно повиснут. Поэтому не суетитесь и не действуйте наспех, без заранее продуманного плана, особенно в безлюдном месте и при отсутствии помощников — пассажиров вашей машины.

В сложившейся ситуации важно не ухудшить положение. Поэтому надо выйти из автомобиля, осмотреться и подумать, куда двигаться — вперед или назад. Затем решить, какими инструментами и приспособлениями из тех, что у вас есть, придется воспользоваться, чтобы выбраться из западни. Предположим, у вас есть только лопата. Не отчаивайтесь. Вычистите снег из-под автомобиля в том направлении, куда собираетесь двигаться, и сделайте хорошую колею. Не ленитесь, надо очистить участок пути вплоть до того места, где машина может остановиться, и затем самостоятельно тронуться с места.

Когда все подготовлено, надо поставить передние колеса строго прямо и движение начинать плавно, без пробуксовки колес. Умелая работа газом и сцеплением — залог успеха. Если все-таки сразу не удается тронуться с места, то под ведущие колеса надо положить камни, ветки, кусок брезента или коврик, доски, солому — что найдется под рукой. Если колеса слишком зарылись в снег, надо поддомкратить автомобиль и углубление заполнить чем-нибудь или вообще перекрыть, например, доской. С помощью пассажира можно попробовать раскачать автомобиль, чередуя плавное включение и выключение сцепления, без пробуксовки шин. Умело пользуясь передней и задней передачами и сцеплением, нередко удается раскачать и вытащить автомобиль и без посторонней помощи. Утрамбовав снег на пути длиной 50—100 см, можно, тронувшись с места, набрать нужную скорость для преодоления заснеженного участка. Если все ваши попытки тщетны, попробуйте другое средство. Заглушите двигатель, включите первую передачу или задний ход и при помощи пусковой рукоятки (там, где она есть) вращайте коленчатый вал. Автомобиль начнет медленно передвигаться в нужном направлении.

Успешно преодолев все сугробы и заносы, вы оказываетесь на укатанной, но узкой дороге. Справа и слева снежная целина. Пока нет встречного транспорта, вы спокойны. Заноса можно не бояться — как только, хоть одним колесом, машина сползает к обочине, ее выталкивает на середину дороги. Хуже обстоит дело, когда предстоит разъезд или обгон. От обгона на таких дорогах рекомендуем сразу же отказаться до более подходящего участка, например до населенного пункта. При разъездах один из водителей, более вежливый, останавливается и освобождает часть укатанной дороги. Если дело происходит на подъеме, то уступает всегда тот, кто едет вниз.

Плохо, когда посередине узкой дороги выбита глубокая колея. С нее очень трудно свернуть, чтобы освободить хотя бы одну сторону. При движении по такой дороге надо быть вдвойне осмотрительным, заранее предвидеть и находить места для выхода из колеи, чтобы освободить дорогу встречному, не рассчитывая сделать это в последний момент, когда уже возникает непосредственная угроза столкновения.

В общем, надо всегда помнить о том, что на покрытых снегом и льдом дорогах справляться с автомобилем гораздо сложнее и вероятность стать участником ДТП значительно возрастает.

Под конец зимы снег начинает таять, становится мокрым, разжиженным. Когда его слой тонок и колеса автомобиля достают до покрытия дороги, езда здесь все равно опасна, как в гололед. Если такого снега много, он просто скользит под колесами, как грязь, и особенно коварен при поворотах и торможении. На таких дорогах ваша безопасность зависит в первую очередь от осмотрительности, правильно выбранной скорости и плавности маневров. И тогда вы наверняка с честью выйдете из любого сложного положения.

Н. ТИМОФЕЕВ,
автолюбитель

г. Свердловск

I. Правильно ли эти водители выполняют разворот?

1 — правильно
2 — только водитель автомобиля
3 — неправильно

II. Каким из этих транспортных средств разрешено движение в показанных направлениях при таком сигнале регулировщика?

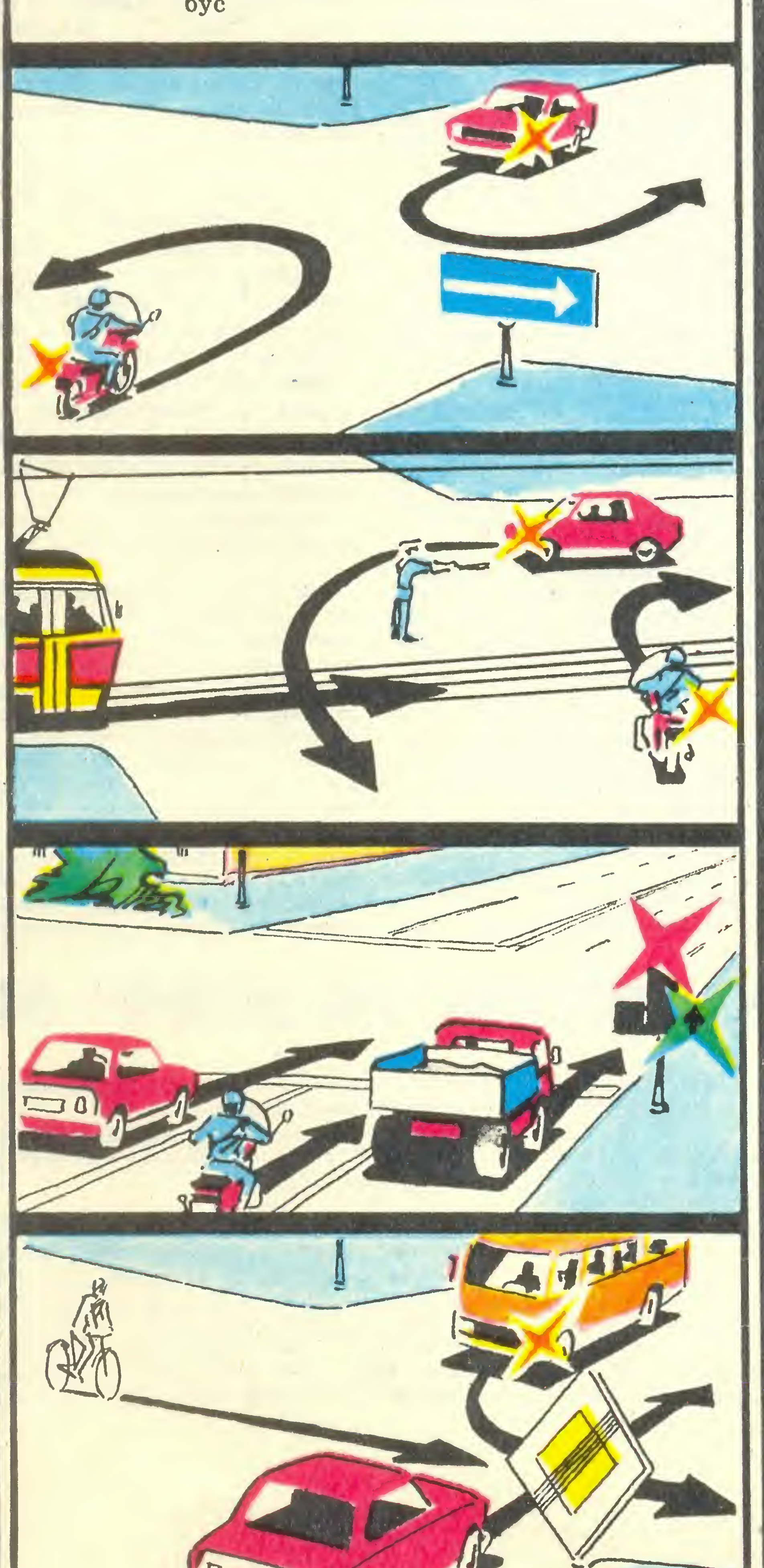
4 — только мотоциклу
5 — только трамваю
6 — трамваю и мотоциклу
7 — всем транспортным средствам движение запрещено

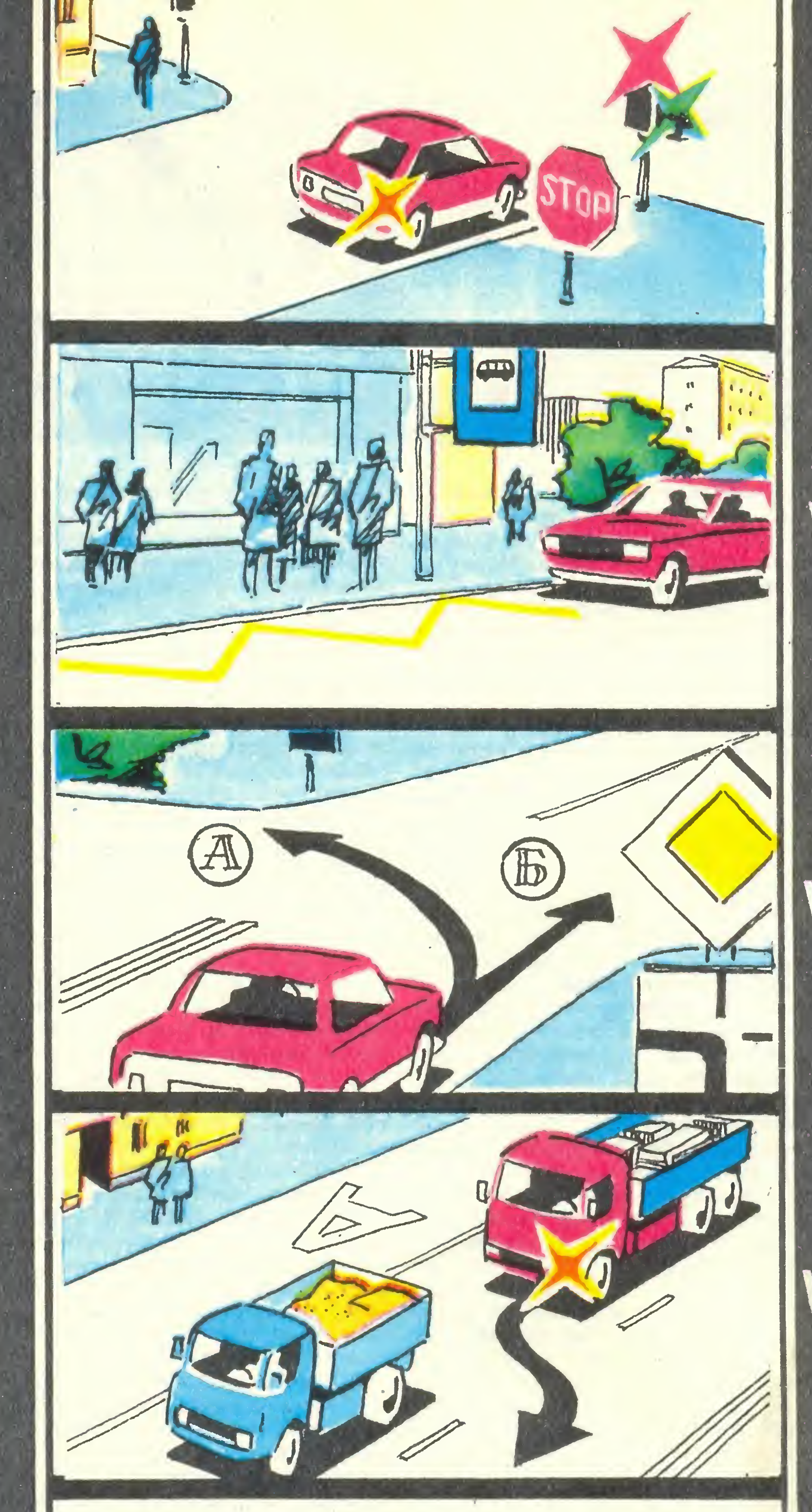
III. Кто из водителей может двигаться в показанных направлениях при таких сигналах светофора?

8 — только водитель грузового автомобиля
9 — водитель грузового автомобиля и мотоциклист
10 — все водители

IV. В какой последовательности должны проехать перекресток эти транспортные средства?

11 — автобус; легковой автомобиль; велосипед
12 — легковой автомобиль; автобус; велосипед
13 — легковой автомобиль; велосипед; автобус





V. Должен ли водитель в этой ситуации при повороте сделать остановку перед знаком?

14 — должен
15 — не должен

VI. Можно ли остановиться в этом месте, чтобы высадить пассажира?

16 — можно
17 — нельзя

VII. По какому пути может двигаться водитель автомобиля в этой ситуации?

18 — по любому
19 — только Б

VIII. Имеет ли право водитель обгонять в этих условиях?

20 — имеет
21 — не имеет

IX. Во сколько примерно раз увеличивается тормозной путь, если скорость транспортного средства возрастает вдвое?

22 — в два раза
23 — в три раза
24 — в четыре раза

X. Разрешается ли буксировка в гололедицу?

25 — не разрешается
26 — только на жесткой сцепке
27 — только если шины автомобилей имеют шипы

Ответы — на стр. 32



ЧЕМ ТУШИТЬ ОГОНЬ?

Ясное дело чем — водой, скажут многие. Жизнь нас так научила. Можно, конечно, и песком закидать, но вода уж лишней никогда не будет. Увы, это ошибочное представление. В некоторых случаях водой не только не поможешь, хуже сделаешь.

Какие только грузы не возит автомобиль. Среди них и опасные. Государственный стандарт СССР (19433—81) относит к таким вещества и предметы, которые при погрузке и выгрузке, транспортировке и хранении могут из-за чьей-нибудь неосторожности стать причиной пожара, взрыва, ожогов или отравления людей, животных и т. п. Сегодня в мире насчитывается свыше 2000 опасных веществ и предметов, разрешенных к перевозке автомобильным транспортом. Комитет экспертов Экономического и социального совета ООН составил их список и присвоил каждому свой номер.

Растут не только перевозки, но и интенсивность движения, а с ней и вероятность дорожных происшествий, в том числе с угрозой ЧП, вызываемых опасными свойствами некоторых грузов. Не случайно в нынешнюю редакцию Правил дорожного движения уже включен ряд требований к перевозке грузов такого рода и определена система информации об опасности. Она, кстати, и оповещает всех о том, каким способом и с какими мерами предосторожности надо бороться с огнем при возникновении пожара. Осталось только изучить язык этой информации.

Все, наверное, видели, что на транспортных средствах, перевозящих опасные грузы, начали теперь устанавливать бело-оранжевые прямоугольные таблицы с буквами, цифрами и символами. Это «визитные карточки» груза.

В левой части таблицы на белом квадрате помещают сообщение о характере груза по принятой классификации. ГОСТ делит все опасные грузы на девять классов. С интересующей нас темой связаны первые четыре — взрывчатые вещества, легковоспламеняемые или самовозгорающиеся газы, жидкости и твердые вещества, а также вещества и материалы, выделяющие при взаимодействии с водой легковоспламеняющиеся газы. Так как эта информация адресована всем, а не только специалистам, одним из элементов ее является пиктограмма с изображением взрывающейся бомбы или языков пламени.

Набор цифр (они не составляют числа, а сохраняют каждая свой смысл) и букв в правой верхней части опознавательного знака — это код экстренных мер при возникновении опасности. Как ликвидировать или хотя бы локализовать аварийную ситуацию и какие при этом надо соблюдать меры предосторожности. Цифры переводятся так: 1 — «Воду не применять! Только сухие огнетушащие вещества»; 2 — «Применять водяные струи!»; 3 — «Применять распыленную воду!»; 4 — «Применять пену или составы на основе хладонов!»; 5 — «Предотвратить попадание в сточные воды и водоемы!» Буквами обозначаются меры по защите людей: Д — «Необходимы дыхательный аппарат и защитные перчатки!»; П — «Необходимы дыхательный аппарат и защитные перчатки при пожаре!»; К — «Необходимы полный защитный комплект одежды и дыхательный аппарат!»; Э — «Необходимо эвакуировать людей!»

В правой нижней части таблицы — номер груза по списку ООН. Эти сведения — уже для тех специальных аварийных бригад, которые будут заниматься ликвидацией последствий инцидента и оказанием помощи пострадавшим. А для этого надо знать все о физико-химических и биологических свойствах груза. Поскольку у очень многих веществ несколько названий — химическое, техническое, коммерческое, во избежание путаницы прибегают к нумерации грузов.

Теперь несколько слов о том, как вести себя, если вы окажетесь очевидцем или участником происшествия с транспортным средством, перевозившим опасный груз.

Если вы не знаете точно, что нужно предпринять в той или иной конкретной ситуации, не предпринимайте ничего, чтобы не повредить ни себе, ни другим. Лучше немедленно сообщите в ближайший орган внутренних дел о месте происшествия, его характере и цифро-буквенном коде.

Увидев потерпевший аварию автомобиль, из которого вытекает или сыплется груз, для оценки обстановки остановитесь на безопасном расстоянии. Не пробуйте проехать мимо него. Нередки случаи, когда водители, проезжая по лужам разлившегося бензина или другой легковоспламеняющейся жидкости, вызывали возгорание этих веществ.

Решившись вмешаться в события, строго руководствуйтесь информацией на опознавательном знаке транспортного средства, пренебрежение ее требованиями может привести к катастрофе. Если, например, первая цифра в коде экстренных мер «1», то применять воду, как уже сказано, категорически запрещается. Попытка погасить водой пожар на транспортном средстве, перевозящем концентрированную серную кислоту (№ 1831), фосфор (пятихлористый — № 1806, треххлористый — № 1809), приводит к выделению большого количества тепла и едких газов, а попадание воды в резервуар вызовет взрыв. Контакт воды с фосфористым кальцием (№ 1360) или ферросилицием (№ 1408) чреват выделением легковоспламеняющихся и ядовитых газов. В то же время не всегда можно воспользоваться и порошковыми огнетушителями, которыми оснащаются транспортные средства. Скажем, перекись цинка (№ 1516), раствор перекиси водорода (№ 2015) и некоторые другие вещества можно гасить только водой.

Во всех случаях держитесь с наветренной стороны. Помните, когда имеешь дело с опасными грузами, никакая предосторожность не бывает излишней.

Л. КОЧЕТОВ,
начальник отдела ВНИИБД,
кандидат технических наук

Все мы горячо поддерживаем предпринятые сейчас решительные меры по наведению порядка и повышению дисциплины во всех областях жизни. Эта тема — о добросовестном отношении к своим обязанностям каждого из нас, о высокой ответственности за дело, которому служишь, не сходит со страниц газет и журналов. Она главная и в тех откликах, которые получает редакция «За рулем» на статью «Извините, товарищ инспектор» (1985, № 1). В конце концов, речь в них не о личных неурядицах — в пути всякое бывает, а о порядке на дороге вообще, о ее моральном климате.

Эту принципиальную позицию поддержало и руководство Управления ГАИ Москвы, предложив обсудить с участием автора и редакции интересующие всех вопросы, о чем мы сообщили читателям в июльском номере журнала. И вот такая встреча состоялась. В ней приняли участие заместители начальника Управления ГАИ А. Панков и А. Беспалов, начальники отделов О. Бутахин, М. Шурыгин, С. Латышев, Б. Лебедев и Ю. Серов, а со стороны редакции — главный редактор И. Адабашев, заместитель главного редактора М. Тилевич, заведующий отделом Г. Зингер и старший редактор отдела В. Панярский. Читательская аудитория была представлена автором статьи В. Румянцевым, водителем первого класса из объединения «Совтрансавто» Н. Талтыкиным, а заочно — сотнями писем, полученных редакцией.

Публикуем краткую запись состоявшегося разговора.

«За рулем». Читатели безусловно согласны, что на дорогах требуется больше порядка и дисциплины. Однако после введения в действие Указа «Об административной ответственности за нарушение правил дорожного движения» в редакционной почте резко возросло количество жалоб на ГАИ. Как-то вышло так, что многие люди, у которых талон предупреждений долгие годы был чистым, вдруг стали чуть ли не отъявленными нарушителями. Не перегнули здесь, как говорится,

НА ДОРОГАХ ВСЕГО СВЕТА

ГДР. Специалисты находят, что наиболее тяжелые последствия характерны для ДТП в условиях тумана, и рекомендуют водителям не превышать скорости движения, которая в км/ч равнялась бы дальности видимости в метрах.

ГДР. В Дрездене прошла проверку новая система светофорного регулирования с использованием новых управляющих устройств с вычислительной техникой, светофоров с галогенными лампами и указателей рекомендуемой скорости. Установлено существенное улучшение всех параметров движения. Скорости возросли на 5—7 км/ч, среднее время поездки сократилось на 10—15%.

ЧЕХОСЛОВАКИЯ. Несоблюдение правил приоритета — одна из наиболее частых причин ДТП в стране. В прошлом году происшествия по этой причине составили более 18% всех ДТП. Чаще всего такие нарушения допускали водители-любители.

ВЕЛИКОБРИТАНИЯ. Многими исследованиями доказано, что примерно 50% топлива, потребляемого автомобилями в городах, расходуется во время частых остановок и троганий с места. Считают, что внедрение системы информации об оптимальной скорости, позволяющей двигаться под зелеными сигналы светофоров, уменьшит расход топлива как минимум на 10%.

ФИНЛЯНДИЯ. Утомление, сонливость и засыпание за рулем — основные причины ДТП в ночное время. Опрос автолюбителей показал, что 50—70% из них на ночной дороге испытывают сонливость, 8% признались, что были случаи, когда они засыпали за рулем, 7% — что из-за мгновенного засыпания чуть не попали в ДТП, а 2% откровенно

«ИЗВИНИТЕ, ТОВАРИЩ ИНСПЕКТОР»

палку? А может быть, инспекторам дорожно-патрульной службы были даны не совсем четкие установки?

А. Беспалов. Мне кажется, тут вот в чем дело. Нарушений не стало больше, просто раньше для многих они проходили почти бесследно. Люди отделывались рублем. Причем в прямом смысле слова: рубль штрафа — и делу конец. Теперь этим, можно сказать, тихим нарушителям в любом случае, в соответствии с Указом, делается отметка в талоне, и их проступкам ведется счет. Раньше такие люди считали себя вполне дисциплинированными водителями, а сейчас обнаружилось со всей очевидностью, что ездят они довольно грязно. Некоторых это удивило и, видимо, обидело. Вот эти «тихие» и начали жаловаться. Я, разумеется, не списываю все на их счет и не собираюсь уходить от разговора о недостатках в нашей работе. Просто хочу привлечь внимание к тому, что тут действуют причины и чисто психологического свойства.

О. Бутахин. Откровенно скажу, что еще перед введением Указа в действие мы специально ориентировали всех инспекторов дорожно-патрульной службы на то, чтобы они не ужесточали санкции, а прилагали больше усилий к предупреждению нарушений. Мы вовсе не боремся за количество просечек, как кажется иногда водителям, а прежде всего заинтересованы в качественном улучшении нашей работы. И, поверьте, остро реагируем на недостатки. Вот буквально через два дня после появления статьи «Извините, товарищ инспектор» провели несколько контрольных поездок по городу. Тоже нашли немало изъянов. Мы собрали начальников всех районных отделений ГАИ и на конкретных примерах показали, как не надо работать. В то же время можно понять и сотрудников ГАИ, ведь они каждый день видят на дорогах трагедии, кровь и, бывает, ожесточаются к лихачам и разгильдяям за рулем.

ЗР. К сознательным нарушителям правил движения и у читателей журнала нет снисхождения. Речь о другом, о нежелании некоторых сотрудников ГАИ отличать случайные ошибки от преднамеренных проступков. А, когда всех ставят на одну доску, по мнению читателей, взаимоотношения между водителями и инспекторами порой и складываются не так, как надо, во всяком случае, не как у людей, занятых общим делом — обеспечением безопасности движения.

О. Бутахин. Конечно, нарушение нарушению рознь. Хочу еще раз подчеркнуть, что автоинспектор должен твердо стоять на страже закона и при этом всегда быть доброжелательным к человеку за рулем, непредвзято подходить к происходящему. Тогда он всегда сумеет отличить того, кто случайно ошибся, не заметил, к примеру, знак, от человека, наплевательски отнсосящегося к законам дорог.

ЗР. Кстати, Указ предусматривает, что за малозначительные проступки водитель может быть просто предупрежден без отметки в талоне. Складывается впечатление, что дорожно-патрульная служба к этой мере почти не прибегает, или не так? Да и роль трудовых коллективов, общественного мнения в административной практике не стоит приуменьшать.

О. Бутахин. Эту критику надо принять, хотя, признаться, при проверках мы часто видим и обратное: вместо заслуженной кары довольно либеральное отношение к нарушителю Правил, вроде бы инспектор побаивается использовать закон в полной мере, чтобы не вызвать жалоб. К слову, раньше автоинспектор мог ограничиться направлением по месту работы нарушителя специального письма. Сейчас, с введением Указа, у него такого права нет. Он обязан составить административный протокол, а уже руководство ГАИ будет решать вопрос о мере наказания. Но, надо прямо сказать, пока еще мы мало направляем материалов на рассмотрение трудовых коллективов и общественности.

ЗР. Многие конфликты между водителями и работниками ГАИ, судя по нашей почте, возникают из-за просчетов в организации движения, когда она явно не учитывает изменений в дорожной обстановке. И вообще, не слишком ли много в Москве знаков и светофоров?

С. Латышев. Согласны с тем, что организация движения должна быть более гибкой, и принимаем соответствующие меры. В прошлом году мы провели специальное обследование, после которого стали значительно шире применять с дорожными знаками таблички, ограничивающие их действие по времени суток или дням недели. Будем заниматься этим и дальше.

Москва, конечно, огромный транспортный узел, причем ежедневно в город прибывает до 100 тысяч автомобилей из других мест и около 2 миллионов приезжих. Протяженность московских улиц свыше 3,6 тысячи километров. Для таких масштабов у нас даже маловато технических средств организации движения. В городе около 13 тысяч светофоров, примерно 24 тысячи дорожных знаков. Это, правда, не значит, что нет среди них лишних. Например, после проведенной недавно ревизии мы 270 знаков сняли. Приблизительно 30—40% светофоров в ночное время переводим на мигающий желтый сигнал. Однако в городе много крупных предприятий, где рабочая смена заканчивается поздно вечером, а потому светофоры совсем выключать нельзя.

Надо помочь ориентироваться в городе и транзитным водителям. Маршрутные марки на улицах уже установлены, а сейчас мы предложили на всех въездах в столицу соорудить крупные схемы, на которых будет показана нумерация всех основных городских дорог.

ЗР. В ГАИ, как известно, много подразделений. Водитель же в основном имеет дело с дорожно-патрульной службой, с ней решает все вопросы. Так вот, очень часто инспектор дорожно-патрульной службы не хочет вторгаться в вопросы организации движения, говорит, что не его дело, скажем, правильно или неправильно повешен знак.

А. Панков. Если это так, инспектора надо наказывать. Во-первых, заступив на пост, он сразу должен посмотреть, все ли на его участке в порядке: в каком состоянии проезжая часть, технические средства организации движения и т. д. Во-вторых, он обязан оперативно реагировать на все замечания, устно доложить о них дежурному, а тот должен записать это сообщение и передать его тому территориальному подразделению ГАИ, которое обслуживает этот участок дороги.

Ю. Серов. Мы сейчас установили во всех автохозяйствах почтовые ящики ГАИ для предложений по любым вопросам нашей деятельности. Так что, если водитель не нашел взаимопонимания с инспектором дорожно-патрульной службы, он может, вернувшись в гараж, изложить свои критические замечания письменно, и мы их обязательно рассмотрим. В прошлом году с этой целью раздали в автохозяйствах около тысячи анкет.

ЗР. В нашей почте немало критики и в адрес тех инспекторов, которые занимают порой выжидательную позицию, видя, что водитель неумышленно, не разобравшись в обстановке движения, может нарушить Правила. Хотя раздаются и другие голоса. Инспектор, мол, не обязан быть нянькой, предупреждая каждый неверный шаг кого-то.

А. Беспалов. Нянькой быть не надо, но, если инспектор может предупредить нарушение Правил, он просто обязан сделать это. И не по доброй воле, а так записано в его наставлении по службе, это его первейшая задача. Мы все время указываем работникам дорожно-патрульной службы: не будьте наблюдателями, активнее вмешивайтесь в происходящее, помогайте водителям «читать дорогу», развязывайте узкие места. Правда, и водителям надо еще раз напомнить о необходимости быть за рулем предельно внимательными, ездить ведь стало в последнее время намного сложнее.

А. Панков. Я тоже подчеркну еще раз, что за рулем надо вести себя ответственнее. А в заключение вот о чем. Во всех последних партийных документах много говорится об утверждении в нашей жизни принципов коммунистической морали, о воспитании у всех уважения к закону. Вот пусть каждый из нас и спросит себя еще раз: как я отношусь не только к правилам движения, но и вообще к тем нормам, по которым живет наше общество? А законы для того и издаются, чтобы всем нам их выполнять — и пешеходам, и водителям, и работникам ГАИ.

НА ДОРОГАХ ВСЕГО СВЕТА

сообщили, что совершали аварии в таких ситуациях. Среди профессиональных водителей половина опрошенных заявили, что были случаи, когда они засыпали при управлении автомобилем.

ФРГ. Исследование показало, что половина мужчин и две трети женщин подвержены влиянию погоды, причем с возрастом это влияние усиливается. Например, в жаркую и влажную погоду время реакции у таких водителей ухудшается на 0,3—0,4 секунды.

ФРГ. Фирма «Бош» начала выпускать новые фары, основная особенность которых использование рефлекторов в форме трехосного эллипсоида и специальной системы линз. Фары обеспечивают асимметричное, хорошо поддающееся регулировке светораспределение, что уменьшает опасность ослепления встречных водителей. Расстояние видимости при ближнем свете увеличилось до 150 метров.

ШВЕЙЦАРИЯ. Дорожная полиция Женевы с тревогой констатирует, что в последнее время многие водители стали чаще совершать дерзкие обгоны и при завершении их резко встраиваться в вереницу машин, следующих по правой полосе, нарушая безопасные дистанции. Нередко это приводит к тяжелым ДТП.

ШВЕЙЦАРИЯ. Эта страна единственная в мире, где запрещено движение грузовых автомобилей в ночное время (летом — с 22.00 до 4.00, зимой — с 21.00 до 5.00).

ЯПОНИЯ. Около 200 экспертов считают, что в начале XXI века поездки на автомобилях на работу и с другими деловыми целями сократятся на 10%, а на отдыхе возрастут на 15%.

В МИРЕ МОТОРОВ

СДЕЛАНО В ЧССР

Масса интересных экспонатов, просторные демонстрационные площадки и стенды и нескончаемый поток посетителей — так можно охарактеризовать юбилейную выставку ЧССР по случаю 40-й годовщины завершения национально-освободительной борьбы чехословацкого народа и освобождения Чехословакии Советской Армией. Выставка действовала на ВДНХ, и на площадке перед павильоном среди самолетов, тракторов, строительных машин глаз сразу выделял автомобили. Социалистическая Чехословакия имеет сегодня развитое автомобилестроение, продукция которого экспортируется во многие страны, в том числе в СССР. Так, за 1984 год мы получили из ЧССР 2175 рефрижераторов, 95 065 мотоциклов, 297 троллейбусов, большое количество комплектующих изделий к выпускаемым в СССР автомобилям.

Наряду с уже известными в нашей стране грузовиками «Татра-815», седельными тягачами «Шкода-ЛИАЗ», фургонами «Авиа», мотоциклами ЯВА и ЧЗ здесь демонстрировались новый трехосный седельный тягач «Шкода-ЛИАЗ-110.551», легковые машины «Шкода-рапид» с кузовом «купе», мопеды «Бабетта», пожарный автомобиль «Татра-Кароса». В павильоне можно было видеть, как действует робот, сваривающий кабины грузовиков «Татра». На стендах — широкий выбор автомобильных покрышек «Барум», турбонагнетатели, радиоуправляемые модели-копии. Впечатляли междугородный автобус «Кароса» с пневматической подвеской колес, легковая «Татра» с уникальным восьмицилиндровым двигателем воздушного охлаждения, трехосный полуприцеп «Орличан».



Легковые автомобили (слева направо): «Татра-613», «Шкода-130-рапид» и «Шкода-130Л».


Стоместный городской троллейбус «Шкода-14Тр».


Самосвал «Татра-815-С3» со всеми ведущими колесами.

Фото В. Князева

МОДЕРНИЗИРОВАННЫЙ «ВАРТБУРГ»

Завод в Айзенахе (ГДР), ныне входящий в один из производственных комбинатов ИФА, был среди первых предприятий в Европе, начавших после войны серийное производство переднеприводных малолитражек — ИФА-Ф9. Было это в 1952 году. Традицию этой компоновки продолжает сходящий сегодня с конвейера «Вартбург-353В».

Его конструкция довольно своеобразна: кузов и агрегаты смонтированы на раме из труб прямоугольного сечения, двигатель — двухтактный трехцилиндровый. Он расположен продольно. В просторном кузове с комфортом размещаются пять человек. Вместимость багажника (525 дм^3) достаточна и для вещей, необходимых в дальней поездке.

Еще большие возможности для путешествий и деловых разъездов предоставляет «Вартбург-турист» с кузовом типа «универсал»: объем его грузового отсека можно изменять от 600 до 2000 дм^3.

На базе «Туриста» выпускают машину медпомощи. Недавно освоен также пикап «Вартбург-транс» грузоподъемностью 550 кг.

Неоднократно модернизированный, автомобиль оснащен теперь двухконтурной тормозной системой с дисковыми механизмами у передних колес, новым карбюратором, инерционными ремнями безопасности у передних сидений, обогреваемым задним стеклом, галогенными фарами. Модификация «Люкс» имеет улучшенную отделку и сдвижной люк в крыше.

В нынешнем году «вартбурги» получили новое оформление передней части кузова с облицовкой, окрашенной в цвет машины, измененные бамперы, значительно более долговечное диафрагменное сцепление, алюминиевый радиатор охлаждения с электроприводом вентилятора (поставляется по кооперации из ЧССР). Двигатель оборудован системой «старт-стоп», позволяющей выключать его при задержках на перекрестке, заторах и т. п. Для повторного пуска достаточно выжать сцепление. Изменения коснулись также панели приборов.

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА АВТОМОБИЛЯ «ВАРТБУРГ-353В» (в скобках — отличающиеся данные варианта «Турист»). Общие данные: число мест — 5; число дверей — 4 (5); снаряженная масса — 900 (960) кг; наибольшая скорость — 130 (125) км/ч; расход топлива при скорости 90,120 км/ч и при городском цикле — 7,4, 11,9 и 10,9 л/100 км; запас топлива — 44 л; шины — 6,00—13 или 165SR13. **Размеры:** длина — 4220 (4380) мм; ширина — 1640 мм; высота — 1495 мм; база — 2450 мм; колея колес: передних — 1280 мм, задних — 1300 мм; дорожный просвет — 135 мм; радиус поворота — 5,1 м. **Двигатель:** тип — карбюраторный двухтактный; число цилиндров — 3; рабочий объем — 992 см^3; степень сжатия — 7,5; мощность — 50 л.с./37 кВт при 4250 об/мин. **Трансмиссия:** сцепление — сухое, однодисковое; коробка передач — четырехступенчатая (I — 3,769; II — 2,160; III — 1,347; IV — 0,969; з. х. — 3,385), главная передача — 4,22. **Подвеска:** передних колес — независимая, на параллельных рычагах и пружинах. **Тормоза:** передних колес — дисковые, задних — барабанные. **Рулевое управление** — реечное.

«Вартбург-353В» выпуска 1985 года.



ТОЛЬКО ДЛЯ ГОРОДА

Среди предприятий бразильской автомобильной промышленности особняком стоит «Дакон С. А. веикулуш насьонаш» из Сан-Паулу. Его профиль — кузовостроение. Оно делает для бразильского филиала «Фольксвагена» кузова к легковым моделям «Пассат», «Гол» и «Вояж». В 1983 году производственная программа фирмы пополнилась комплектными автомобилями «Дакон-828» так называемого городского типа. Эта модель базируется на узлах «Фольксвагена» — двигателе, коробке передач, подвеске колес. Трехместный кузов из стеклопластика — собственного производства. У автомобиля ведущие колеса передние, двигатель с воздушным охлаждением, подвеска всех колес независимая. Двигатель — работающий либо на бензине с октановым числом 72, либо на спирте.



Среди особенностей автомобиля — малая длина (он почти на метр короче «Запорожца») и очень небольшой (105 мм) дорожный просвет, позволяющий ездить только по ровным городским улицам.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ «Дакон—828» **(в скобках — отличающиеся параметры модификации, работающей на спирте). Общие данные:** масса в снаряженном состоянии — 690 кг; наибольшая скорость — 131 км/ч; время разгона до 100 км/ч — 20,5 с; расход топлива — 8,9 л/100 км; шины — 165/70R13. **Размеры:** длина — 2650 мм; ширина — 1600 мм; высота — 1270 мм; база — 1650 мм. **Двигатель:** число цилиндров — 4; рабочий объем — 1585 см^3; степень сжатия — 7,2 (10,0); мощность — 54 (68) л. с./39 (50) кВт при 4200 (4800) об/мин.

НА СЛУЖБЕ ЗДОРОВЬЯ

Выставка «Здравоохранение-85» стала третьей по счету международной экспозицией в нашей стране на эту тему. Она отразила, в частности, стремление современной медицины шире проводить диагностику и профилактику заболеваний, используя не только стационарные учреждения, но и передвижные лаборатории, поликлиники и т. п. Что касается «скорой помощи», то оборудование этих автомобилей позволяет сегодня не просто перевозить больных, но применять для поддержания их жизни методы интенсивной терапии, хирургии, реанимации.

Наиболее представительными были экспозиции социалистических стран. В советской посетители могли видеть уникальную передвижную барокамеру БТМВ-К2 «Казахстан-МТ» на шасси ЗИЛ—133ГЯ, оборудованную чимкентским монтажным управлением треста «Казхиммонтаж» для казахского республиканского бароцентра. Машины «скорой помощи» на полноприводном шасси УАЗ выпускаются уже серийно. На выставке был модернизированный вариант УАЗ—39623. На шасси УАЗ—452А оборудован флюоромобиль МФ-1 с рентгенографическим аппаратом и флюорографической камерой (ее поставляет ГДР). Демонстрировался и передвижной стоматологический комплекс из автомобиля модели «2001» на шасси ГАЗ—66-01 (его делает ворошиловградский автосборочный завод имени 60-летия Советской Украины) и прицепа-электростанции «8901» на шасси ТАПЗ—755.

В разделе Югославии участвовала фирма «Цимос», выпускающая медицинские автомобили на отечественных и импортных шасси. Свою новинку — машину «скорой помощи» на базе фургона «Авиа-А21Ф» показало объединение «Хирана» (ЧССР). Оборудование таких машин может включать аппараты для искусственного дыхания, массажа сердца, оживления, кардиоскопии и т. д.

Представляли интерес и экспонаты других стран. Так, фирма «Оптон файнтехник» (ФРГ) оснащает автомобили для диагностики и лечения глазных заболеваний, болезней уха—горла—носа, а на базе полуприцепов — кабинеты для подбора и доводки очковой оптики, центры глазной хирургии. Кузова для таких машин делает западногерманская фирма «Бинц». Специальность компании «Интермед хоспитальтехник» (также ФРГ) — полевые госпитали на шасси автомобильных полуприцепов. Такой госпиталь может включать свыше 20 автопоездов, оборудованных как рентгеновское, хирургическое, поликлинические и другие отделения, а также электростанции, мастерскую и т. д. Тягачами служат машины «Мерседес-Бенц» с колесной формулой 6×6 или 8×6.

Ряд специализированных автомобилей на советских шасси РАФ показал финский концерн ТАМРО, другая фирма из Финляндии, «Айокки» использует шасси КамАЗов.

● ● ●

Среди новинок, представленных заводом ФСО (Польша), — модификация автомобиля «Полонез» с двигателем 1300 см³, «Полонез-купе» для ралли с мотором, оборудованным турбонаддувом (2000 см³, 231 л. с./170 кВт).

● ● ●

Фирма «Лотос карс» (Англия) ежегодно выпускает около 600 спортивных автомобилей «Эспри» («За рулем», 1980, № 6), «Эксел», «Экля». 25% продукции идет на экспорт. 18,5% акций «Лотос карс» принадлежит японской компании «Тойота».

● ● ●

На грузопассажирском автомобиле «Форд-аэростар» (США) установлен карданный вал из алюминия. Его присоединительные места формуются специальным процессом под воздействием мощного магнитного поля.

● ● ●

«Мазда мотор» станет четвертой автомобильной компанией из Японии, изготовляющей легковые автомобили в США. Их производство намечено начать в 1987 году.

СПОРТИВНЫЙ ГЛОБУС

АВТОГОНКИ

Четвертый этап соревнований на Кубок дружбы социалистических стран состоялся в ГДР на трассе «Шляйц».

IV этап (ГДР). Класс А2-1300 см³. Личный зачет: 1. В. Томашек (ЧССР), ВАЗ—21011; 2. Ю. Кацай (СССР), ВАЗ—2105; 3. К. Шахтшнайдер (ГДР), ВАЗ—21011; 4. П. Вольд (ЧССР), ВАЗ—2105; 5. Г. Петернейчев (НРБ), ВАЗ—21011; 6. Ю. Серов (СССР), ВАЗ—2105... 14. А. Григорьев (СССР), ВАЗ—21011. **Командный зачет:** 1. СССР; 2. ГДР; 3. НРБ; 4. ЧССР; 5. СРР; 6. ВНР.

Класс Б8-1300 см³. Личный зачет: 1. У. Мелькус (ГДР), СРГ-МТ77/1; 2. Б. Каспер (ГДР), СРГ-МТ77/1; 3. И. Черва (ЧССР), «Металэкс-107»; 4. Т. Напа (СССР), «Эстония—21»; 5. Я. Веселы (ЧССР), РАФ-80/05; 6. И. Москаль (ЧССР), «Металэкс-107»... 9. А. Пономарев (СССР), «Эстония—20». **Командный зачет:** 1. ЧССР; 2. СССР; 3. ГДР; 4. ВНР; 5. ПНР.

Сумма очков после четырех этапов. Класс А2-1300 см³. Личный зачет: Томашек — 150; Кацай — 135; М. Тараканов (СССР) — 125; Григорьев — 118; Петернейчев — 116; Д. Исензее (ГДР) — 111. **Командный зачет:** ЧССР — 466; СССР — 455; ГДР — 435; НРБ — 414; ВНР — 103; СРР — 86. **Класс Б8-1300 см³. Личный зачет:** Мелькус — 150; Напа — 134; Каспер — 132; Я. Веселы — 129; Черва — 125; Пономарев — 121. **Командный зачет:** ЧССР — 486; СССР — 445; ГДР — 407; ВНР — 315; ПНР — 287; НРБ — 158.

* * *

На первенстве мира (автомобили формулы 1) борьба за лидерство обострилась. По сумме очков вровень идут француз Ален Прост и итальянец Мишель Альборетто. Первый одержал в Австрии свою двадцатую победу в гонках «Гран при», второй — располагает машиной с самым мощным (около 1000 л.с.) мотором. Что же касается самого результативного гонщика последних лет, австрийца Никласа Лауды (167 стартов, 24 победы), то на пресс-конференции перед десятым этапом трехкратный чемпион мира объявил: сезон 1985 года для него последний в автомобильном спорте.

IX этап (ФРГ): 1. М. Альборетто (Италия), «Феррари-156»; 2. А. Прост (Франция), «Мак-Ларен-МП4/2Б-ТАГ»; 3. Ж. Лаффит (Франция), «Лижье-ЖС25-Рено»; 4. Т. Бутсен (Бельгия), «Эрроус-А8-БМВ»; 5. Н. Лауда (Австрия), «Мак-Ларен-МП4/2Б-ТАГ»; 6. Н. Манселл (Англия), «Вильямс-ФВ10-Хонда».

X этап (Австрия): 1. Прост; 2. А. Сенна (Бразилия), «Лотос-97Т-Рено»; 3. Альборетто; 4. С. Юханссон (Швеция), «Феррари-156»; 5. Э. де Анджелис (Италия), «Лотос-97Т-Рено»; 6. М. Зурер (Швейцария), «Брэбхэм-БТ54-БМВ».

Сумма очков после 10 этапов: Альборетто и Прост — по 50; де Анджелис — 28; Юханссон — 19; Росберг — 18; Сенна — 15.

КАРТИНГ

Первые два этапа Кубка дружбы социалистических стран закончились убедительной победой советских спортсменов.

I этап (ПНР). Личный зачет: 1. П. Бушланов; 2. Р. Гудрикис; 3. М. Ухов (все — СССР); 4. Ф. Райнке; 5. И. Кунерт (оба — ГДР); 6. М. Лишка (ЧССР). **Командный зачет:** 1. СССР; 2. ГДР; 3. ЧССР; 4. НРБ; 5. ВНР; 6. ПНР.

II этап (СРР). Личный зачет: 1. М. Рябчиков (СССР); 2. Р. Гудрикис (СССР); 3. Бушланов; 4. И. Надь (ВНР); 5. Ф. Конопка (ЧССР); 6. Кунерт... 8. В. Берзиньш (СССР). **Командный зачет:** 1. СССР; 2. ЧССР; 3. ГДР; 4. ВНР; 5. НРБ; 6. ПНР; 7. СРР.

Сумма очков после двух этапов. Командный зачет: СССР — 60; ГДР — 136; ЧССР — 166; ВНР — 233; НРБ — 251; ПНР — 300; СРР — 365. **Личный зачет:** Гудрикис — 5; Бушланов — 8; Кунерт — 27.

МОТОКРОСС

Кубок дружбы социалистических стран участники из ВНР, ГДР, Кубы, МНР, НРБ, ПНР, СССР, СРР, ЧССР оспаривали в семи этапах. Высокие результаты показали члены советской сборной.

Итоговые результаты. Класс 125 см³. Личный зачет: 1. А. Глухов (СССР); 2. В. Губарев (СССР); 3. Б. Станчев (НРБ). **Командный зачет:** 1. СССР; 2. ГДР; 3. НРБ; 4. СРР; 5. ЧССР.

Класс 250 см³. Личный зачет: 1. Л. Дьюрасик (ВНР); 2. В. Худяков (СССР); 3. В. Гаушис (СССР). **Командный зачет:** 1. СССР; 2. ЧССР; 3. ВНР; 4. НРБ; 5. ГДР; 6. ПНР.

* * *

Первенство мира в классе 250 см³ вновь закончилось победой австрийского спортсмена Гейнца Кинигарднера.

Советские гонщики в этом чемпионате выступали в девяти этапах из 12 на серийных кроссовых мотоциклах КТМ.

XI этап (СССР, Ленинград). 1-й заезд: 1. Г. ван Доорн (Голландия), «Хонда»; 2. Ж. Вимон (Франция), «Ямаха»; 3. М. Ринальди (Италия), «Сузуки»; 4. Г. Кинигарднер (Австрия), КТМ; 5. А. Эрикссон (Швеция), «Ямаха»... 13. А. Кристинов (СССР), КТМ. **2-й заезд:** 1. Кинигарднер; 2. Ринальди; 3. Вимон; 4. Эрикссон; 5. П. Ханссон (Швеция), «Хускварна»; 6. Я. Кервелла (Франция), «Хонда»... 14. Кристинов.

XII этап (ФРГ). 1-й заезд: 1. ван Доорн; 2. Кинигарднер; 3. С. Мортенсен (Дания), «Кавасаки»; 4. Ринальди; 5. Эрикссон; 6. М. Велькенеерс (Бельгия), «Хонда». **2-й заезд:** 1. Дипольд (ФРГ); 2. Ринальди; 3. П. Юханссон (Швеция), «Хонда»; 4. А. Дрексель (Италия), КТМ; 5. Эрикссон; 6. Кинигарднер.

Итоговые результаты: 1. Г. Кинигарднер (Австрия), КТМ — 291 очко; 2. Ж. Вимон (Франция), «Ямаха» — 289; 3. ван Доорн (Голландия), «Хонда» — 256; 4. М. Ринальди (Италия), «Сузуки» — 239; 5. А. Дрексель (Италия), КТМ — 210; 6. И. Нильсон — 188.

СПИДВЕЙ

Состоялись континентальные полуфиналы личного первенства мира в гонках на 400-метровой дорожке.

Жарновице (ЧССР): 1. Э. Мюллер (ФРГ); 2. К. Лауш (ФРГ); 3. А. Кастанья (Италия); 4. А. Дрымль (ЧССР); 5. Л. Едек (ЧССР); 6. В. Вернер (ЧССР); 7. Г. Дзиковский (ПНР); 8. П. Вандирек (ЧССР).

Дебрецен (ВНР): 1. З. Адорян (ВНР); 2. В. Кузнецов (СССР); 3. Ш. Тиханьи (ВНР); 4. З. Хайду (ВНР); 5. А. Каспер (ЧССР); 6. К. Майер (ФРГ); 7. Г. Шатцер (Австрия); 8. Л. Боди (ВНР).

* * *

Командное первенство мира началось с трех отборочных встреч. Приводим их результаты. **Италия:** 1. ЧССР; 2. Италия; 3. ВНР; 4. СФРЮ. **ФРГ:** 1. ФРГ; 2. ПНР; 3. Австрия; 4. НРБ. **Англия:** 1. Англия; 2. Австралия; 3. Новая Зеландия; 4. Финляндия. **Гожув (ПНР):** 1. ПНР; 2. ЧССР; 3. ФРГ; 4. Италия.

Континентальный финал состоялся в ФРГ. Победила команда Швеции. На последующих местах сборные Англии, ЧССР и ПНР.

* * *

Первенство мира в парных гонках выиграли на треке **Рыбника (ПНР)** датчане Э. Гундерсен — Т. Кнудсен. На последующих местах: К. Картер — К. Тейтем (Англия); Р. Швартц — Ш. Моран (США); И. Маугер — М. Ширра (Новая Зеландия); Я. Андерссон — П. Юнссон (Швеция); С. Реджелинг — Ф. Крамп (Австралия).

КЛУБ "АВТОЛЮБИТЕЛЬ"

Эти непростые

Всего несколько лет назад мы обращали внимание на прерыватель в распределителе зажигания, лишь когда двигатель отказывался работать из-за отсутствия или слишком слабой искры на свечах. Кое-как очистив контакты прерывателя, устанавливали между ними приближенный к 0,4 мм зазор и, если двигатель начинал работать, с удовлетворением закрывали капот.

Позже, когда повышенный расход бензина начинал ощутимо сказываться на бюджете семьи, глубже интересовались причинами повышенного аппетита машины. Выясняли, что одна из них кроется в том самом прерывателе, где, казалось, только-то и должны размыкаться и замыкаться контакты. Познакомились с понятием «угол замкнутого состояния контактов» (УЗСК) и нашли способы его измерения в домашних условиях.

Все большее число автолюбителей хочет знать, что и почему надо делать в прерывателе — как обеспечить его нормальную работу. Отвечая на вопросы читателей, касающиеся этого узла, публикуем материал, подготовленный специалистом «АвтоВАЗтехобслуживания» инженером А. КРЫМСКИМ.

Прерыватель тока и соединенный с ним конденсатор входят в первичную (низкого напряжения) цепь системы зажигания вместе с батареей, генератором, замком зажигания и первичной обмоткой катушки зажигания (рис. 1). Его назначение — разрывать в определенный момент, когда нужно поджечь смесь в цилиндре, эту электрическую цепь, обеспечивая образование высокого, 12—20 тысяч вольт напряжения во вторичной цепи системы, способного создать искру в свече зажигания.

Мощность искры обусловлена величиной высокого напряжения, которое в немалой степени зависит от состояния первичной цепи. Если в ней возросло сопротивление из-за окисления соединительных элементов проводов, загрязнения контактов или изменения зазора между ними, повреждения конденсатора, то напряжение, поступающее к свечам, снижается или исчезает совсем.

Рассмотрим подробнее влияние этих факторов, способы обнаружения и устранения неисправностей, возникающих в цепи.

Начнем с контактов прерывателя. Их чистоту визуально определить трудно. Более точные результаты дает измерение падения напряжения на контактах (оно пропорционально переходному сопротивлению) при помощи вольтметра, тестера или автотестера. Прибор подсоединяют параллельно контактам, то есть «плюсом» к выводу на распределителе, куда подходит черный провод, «минусом» — к «массе» (рис. 2). Включают зажигание и снимают показания прибора при замкнутых контактах прерывателя (если контакты разомкнуты, их замыкают, поворачивая коленчатый вал пусковой рукояткой или коротким включением стартера).

У новой и совершенно чистой пары, находящейся в хорошем состоянии, показание вольтметра равно 0,05—0,1 В. Удовлетворительным считается состояние контактов при показаниях до 0,2 В. Если напряжение равно нулю, значит ток через контакты не протекает. Это возможно в случае пробоя конденсатора или нарушения цепи низкого напряжения (обрыв в первичной обмотке катушки зажигания, отсоединение провода от клеммового зажима подвижного контакта и т. п.). Если напряжение больше 0,2 В — необходимо осмотреть поверхности контактов прерывателя. Они должны быть чистыми, ровными, прилегать одна к другой всей площадью (рис. 3), ибо чем она меньше, тем выше переходное сопротивление.

Поверхности контактов со временем повреждаются (обгорают) из-за искрения между ними, возникающего в момент размыкания. Вследствие эрозии (переноса частичек металла с одной поверхности на другую) на подвижном контакте образуется один или несколько выступов, а на другом — кратер (рис. 4). Выступ удаляют бархатным или алмазным надфилем, а поверхность неподвижного контакта сглаживают, не пытаясь полностью вывести кратер (иначе от контакта скоро ничего не останется). После зачистки контактов проверяют их взаимную параллельность и соосность. Если требуется, аккуратно подгибают кронштейн стойки неподвижного контакта, добиваясь правильного его положения. Нельзя подгибать рычажок с подвижным контактом.

Иногда параллельность контактов нарушается в результате износа изоляционной (опорной) колодки рычажка. В этом случае приходится заменять всю контактную группу.

Чтобы проверить, не заедает ли рычажок на оси, надо отжать его пальцем и затем отпустить. Под действием пружины он должен быстро со щелчком возвратиться в исходное положение. В противном случае заменяют контакты. Заканчивают работу с контактами промывкой их рабочих поверхностей. Здесь лучше подойдет спирт или чистый бензин, которыми смачивают кусочек замши или другого материала, не оставляющего волокон.

Улучшению характеристик системы способствует конденсатор емкостью 0,25—0,35 мФ, подключенный параллельно контактам прерывателя. Он уменьшает искрение между ними и повышает напряжение во вторичной обмотке катушки.

Признаком неисправности конденсатора является вспучивание корпуса и белый налет на контактах прерывателя. Пробой конденсатора на «массу» можно проверить переносной лампой (рис. 5, а), которую включают в разрыв провода, соединяющего вывод первичной обмотки катушки зажигания с контактами прерывателя и конденсатором. При этом контакты прерывателя должны быть разомкнуты (между ними можно проложить тонкую картонную полоску). Если лампа при включении зажигания горит или мигает, конденсатор неисправен.

Конденсатор можно проверить также, отсоединив общий провод между ним и контактами, идущий от катушки зажигания, и касаясь этим проводом отсоединенного от прерывателя провода конденсатора (рис. 5, б). Появление искрения между концами проводов при включении зажигания свидетельствует о «пробое» конденсатора.

Утечку и обрыв в конденсаторе выявляют током высокого напряжения от катушки зажигания и разрядом на «массу» (рис. 5, в).

ТАБЛИЦА 1

Основные диагностические параметры прерывателей

Марка автомобиля	Тип распределителя	Зазор между контактами, мм	УЗСК,°
ВАЗ	Р125 Р125Б 30.3706	0,4±0,05	55±3
«Волга» ГАЗ—24	Р119Б	0,4±0,05	39±3
«Запорожец»	Р114Б	0,4±0,05	48±3
«Москвич»	Р118, 18.3706	0,4±0,05	43±3
	Р147А; Р147Б	0,45±0,5	50±2

ТАБЛИЦА 2

Возможные неисправности прерывателя

Причина неисправности	Метод устранения
Двигатель не пускается. Ток не проходит через контакты прерывателя	
Загрязнены, окислены или пригорели контакты прерывателя, эрозия контактов, ослабление прижимной пружины, большой зазор между контактами	Зачистить контакты, проверить натяжение пружины, отрегулировать зазор
Короткое замыкание конденсатора («пробой»)	Проверить конденсатор, если он «пробит» — заменить
Двигатель не пускается. Не размыкаются контакты прерывателя	
Нарушена регулировка зазора между контактами	Отрегулировать зазор
Люфт подвижной пластины прерывателя	Закрепить пластину
Не закреплен подшипник, люфт в подшипнике (распределители типа Р147, 30.3706)	Заменить подшипник
Износ изоляционной колодки рычажка или изоляционной втулки, люфт оси рычажка	Заменить контактную группу или весь распределитель
Двигатель работает неустойчиво или глохнет на холостом ходу	
Малый зазор между контактами прерывателя	Установить требуемый зазор
Повышенный люфт подвижной пластины	Закрепить пластину
Радиальное биение валика (кулачка) распределителя	Заменить втулку валика или распределитель
Двигатель неравномерно и неустойчиво работает при большой частоте вращения коленчатого вала	
Большой зазор между контактами прерывателя	Установить требуемый зазор

ЭКОНОМНО

БЕРЕЖЛИВО

контакты

Появление разрядной искры со щелчком между проводом конденсатора и его корпусом говорит об исправности. Если после зарядки нет разрядной искры, значит конденсатор имеет утечку.

Теперь обратимся к зазору между контактами. Почему он задается таким строгим — 0,4±0,05 мм? Потому, что только при таком его значении конструкция прерывателя обеспечивает заданное (не менее 0,02 с) время замкнутого состояния контактов, необходимое для накопления максимально возможного количества энергии в катушке зажигания. Разряд этой энергии в свече зажигания происходит при разомкнутых контактах прерывателя.

Отклонение зазора от нормы ухудшает искрообразование на электродах свечи, что влечет неполное сгорание смеси и, соответственно, увеличение расхода топлива. Все это справедливо для новых, неизношенных контактов и кулачка прерывателя. Нередко во время проверки электрооборудования автомобиля на СТО при помощи стендов выявляется нарушение этой связи: зазор в норме, а искрообразование неудовлетворительное. Часто поправить дело удается, лишь изменив зазор между контактами. В чем причина? Могут быть изношены контакты или кулачок, подвижный рычажок прерывателя болтается на оси, валик распределителя имеет большое радиальное биение.

Как же установить действительную картину, если нет возможности воспользоваться услугами СТО? С достаточной точностью это можно сделать, измерив угол замкнутого состояния контактов (УЗСК). Поскольку искра возникает в каждом цилиндре двигателя за один оборот валика (кулачка) распределителя, в четырехцилиндровом на каждый приходится 90° (рис. 6).

Завод-изготовитель определил для каждого типа распределителя и автомобиля наивыгоднейшие углы поворота валика, когда контакты находятся в замкнутом состоянии (табл. 1). Определить момент замыкания и размыкания контактов можно при помощи контрольной лампочки (или тестера), подсоединенной параллельно контактам прерывателя, как показано на рис. 2. При включенном зажигании вращаем коленчатый вал до момента, когда лампа погаснет (контакты

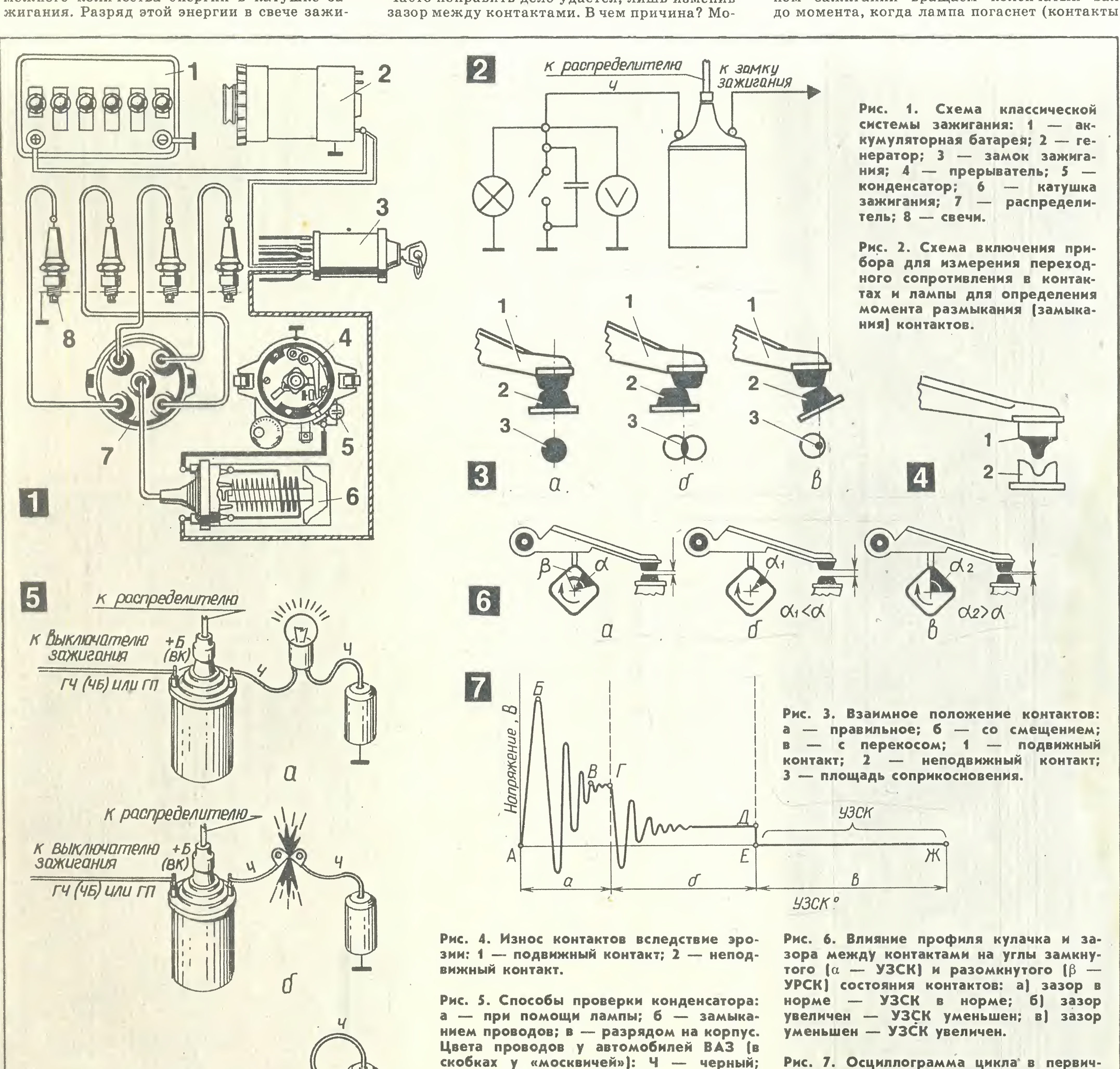


Рис. 1. Схема классической системы зажигания: 1 — аккумуляторная батарея; 2 — генератор; 3 — замок зажигания; 4 — прерыватель; 5 — конденсатор; 6 — катушка зажигания; 7 — распределитель; 8 — свечи.

Рис. 2. Схема включения прибора для измерения переходного сопротивления в контактах и лампы для определения момента размыкания (замыкания) контактов.

Рис. 3. Взаимное положение контактов: а — правильное; б — со смещением; в — с перекосом; 1 — подвижный контакт; 2 — неподвижный контакт; 3 — площадь соприкосновения.

Рис. 4. Износ контактов вследствие эрозии: 1 — подвижный контакт; 2 — неподвижный контакт.

Рис. 5. Способы проверки конденсатора: а — при помощи лампы; б — замыканием проводов; в — разрядом на корпус. Цвета проводов у автомобилей ВАЗ (в скобках у «москвичей»): Ч — черный; ГЧ — голубой с черными полосами; ЧБ — черный с белыми полосами; ГП — голубой с красными полосами.

Рис. 6. Влияние профиля кулачка и зазора между контактами на углы замкнутого (α — УЗСК) и разомкнутого (β — УРСК) состояния контактов: а) зазор в норме — УЗСК в норме; б) зазор увеличен — УЗСК уменьшен; в) зазор уменьшен — УЗСК увеличен.

Рис. 7. Осциллограмма цикла в первичной цепи системы зажигания: а — участок зажигания; б — средний участок; в — участок, соответствующий УЗСК.

замкнулись), и отмечаем каким-либо способом положение ротора (бегунка) относительно корпуса, например при помощи приспособления, описанного в февральском номере журнала за этот год на стр. 8. Продолжаем вращать вал и, когда лампа загорится, снова отмечаем положение ротора. Угол поворота валика от первой отметки до второй и будет УЗСК. Если он меньше требуемого, уменьшаем зазор между контактами, если больше — увеличиваем зазор.

Более точно и быстро позволяют определить УЗСК электронные приборы типа «Автотестер», продающиеся в магазинах. Они измеряют среднее напряжение тока, проходящего через контакты прерывателя, при работе двигателя. Поскольку оно зависит от соотношения углов замкнутого и разомкнутого состояния контактов, шкала прибора размечена в градусах (см. «За рулем», 1982, № 10; 1984, № 3).

Возможные неисправности прерывателя, вызывающие ненормальную работу двигателя, и методы их устранения приведены в табл. 2. При каждом ТО нужно проводить проверку, а при необходимости установку УЗСК (или зазора между контактами). Через каждые 20 000 километров заливают три-четыре капли моторного масла в отверстие масленки распределителя для смазки подшипника и несколько капель наносят на фильц.

Многие автолюбители, проводившие диагностику электрооборудования на СТО, просят рассказать, как оценить состояние системы зажигания, глядя на «бегающие по экрану зигзаги».

На СТО для проверки системы зажигания используют осциллографические устройства — «мотор-тестеры», воплотившие в себе последние достижения приборостроения, микро- и оптоэлектроники. Диагностирование осциллографическим способом проводится по кривым изменения напряжения от времени в первичной и вторичной цепях.

Рассмотрим осциллограмму работы системы зажигания для одного цилиндра в первичной цепи (рис. 7). Каждый ее участок представляет отдельную фазу. Участок зажигания появляется за время существования искры на свече и имеет вид сильно затухающего колебания сравнительно высокой частоты. Точка А соответствует моменту размыкания контактов прерывателя. Вертикальный подъем от точки А к точке Б (пики напряжения) и затухающие колебания, которые следуют за ним, образуются из-за повторяющегося перезаряда конденсатора до точки В; средний участок — ГД — затухающие колебания, возникающие из-за прерывания тока во вторичной цепи (при размыкании контактов в первичной), прекращаются при замыкании контактов прерывателя. Участок замыкания начинается в тот момент, когда смыкаются контакты прерывателя. Этот процесс виден в форме идущего вниз прямолинейного участка ДЕ. Замкнутое состояние контактов изображается горизонтальной линией от точки Е к точке Ж. Горизонтальная ось на экране проградуирована в градусах, поэтому сразу можно прочесть величину УЗСК.

Для того чтобы определить дефекты в работе системы зажигания для каждого из цилиндров, совмещают изображения и получают одно наложенное. При этом очень удобно наблюдать разницу между УЗСК для каждого из цилиндров, когда кулачок поворачивается на 90°. По этому изображению легко видеть его механический износ, если разница больше допустимой.

Аналогичным образом рассматривают осциллограмму напряжения для вторичного контура, по которой можно определить разницу в высоком наряжении для каждой свечи и величину этого напряжения, а также состояние высоковольтных проводов, катушки зажигания и других элементов цепи высокого напряжения.

Мотор-тестер позволяет обнаружить недостатки контактной (классической) системы зажигания: снижение вторичного напряжения при малых и больших частотах вращения коленчатого вала, при загрязнении свечей, при уменьшении напряжения аккумулятора и загрязнении или обгорании контактов прерывателя.

Ремонт коробки

В предыдущем номере было опубликовано начало статьи инженера Л. ИВАНОВА с иллюстрациями на вкладке. На этих страницах — окончание.

Стуки при включении передач возникают в результате износа резьбы на конической поверхности колец синхронизатора и износа конусов на венцах шестерен. Из-за малого трения между ними угловые скорости шестерни и муфты синхронизатора своевременно не выравниваются и при включении передачи зубцы венца ударяются о шлицы муфты.

При ремонте заменяют изношенные кольца. Степень их износа косвенно определяют щупом, измеряя зазор между торцами кольца и венца при сдвинутой к ним муфте синхронизатора. У новых деталей он равен 1,4—1,9 мм. Предельно допустимый зазор — 0,6 мм. У сильно изношенной коробки стираются также конуса венцов. В этом случае и с новым кольцом зазор будет слишком мал, и заменяют шестерню вместе с венцом или только венец менее изношенным от другой шестерни.

Одновременное включение двух передач происходит в результате износа толкателя 44 замков (см. рисунок на вкладке в № 10) и замков штоков, которые заменяют исправными, если их длина уменьшится более чем на 0,1. Диаметр замков — $7{,}5^{-0{,}013}_{-0{,}027}$ мм, длина верхнего замка $45—11{,}5_{-0{,}14}$, нижнего $60—15{,}3_{-0{,}14}$ мм; диаметр толкателя замков — $4{,}0^{-0{,}01}_{-0{,}022}$ мм, длина его — $11{,}5_{-0{,}14}$ мм. При отсутствии готовых эти детали вытачивают из стали 40Х с закалкой до твердости 56 HRc и после термообработки тщательно полируют мелкой шкуркой.

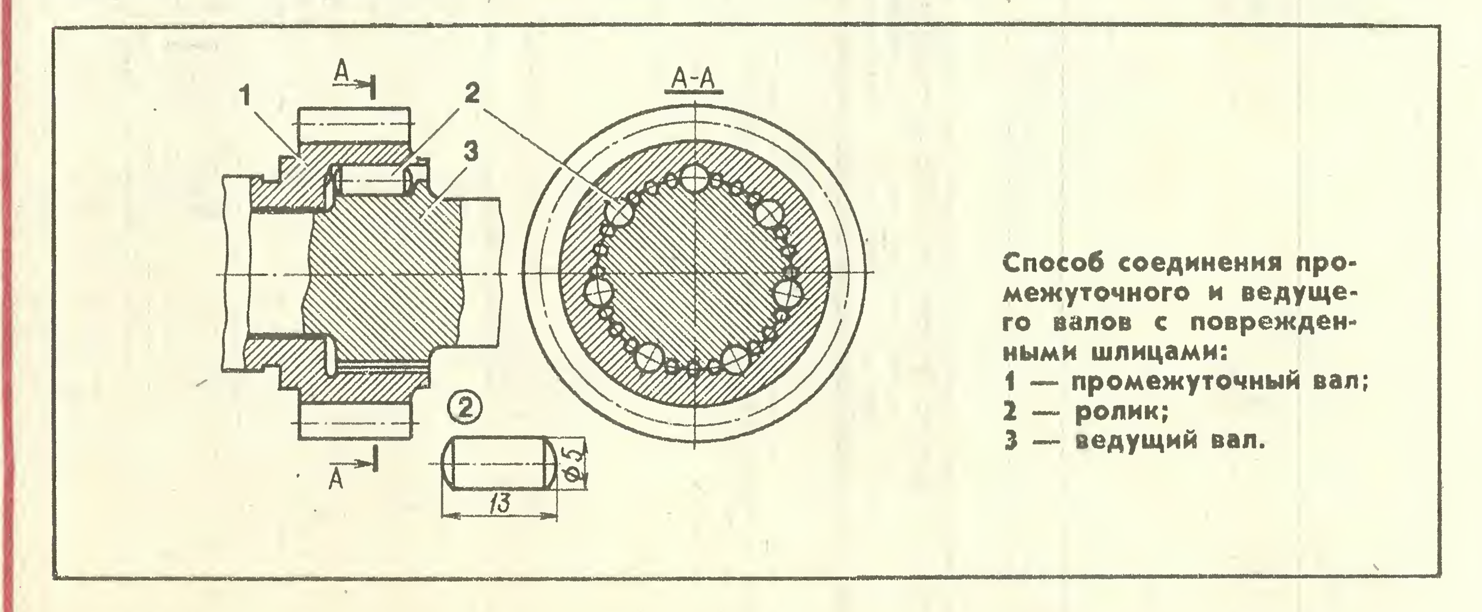
Шум в коробке при нейтральном положении рычага переключения передач имеет следующие причины: износ подшипников первичного и промежуточного валов; износ игольчатых подшипников; наклеп от иголок на распорных втулках и шестернях, выполняющих роль внутренней и наружной обойм подшипников (об устранении этой неисправности мы уже рассказали); износ или выкрашивание зубьев шестерен. Часто шум возникает из-за ослабления посадки внутренней и наружной обойм подшипников ведущего и промежуточного валов или от недостатка смазки в картере.

Как показала практика, при таком, казалось бы, безобидном шуме приходится снимать силовой агрегат, вскрывать коробку, а часто полностью разбирать ее для осмотра и профилактического ремонта, чтобы избежать более серьезной неисправности при последующей эксплуатации.

Вой в коробке при движении машины на высокой скорости возникает обычно вследствие износа и ослабления посадки подшипников верхнего ряда (50305, 92206 и 50305), стоящих в перегородках картера, а также появления большого зазора между шлицами ведущего вала и ступицы промежуточного. Радиальное биение этой цепочки деталей при определенной частоте вращения приводит к резонансу колебаний с большой частотой, который оказывает разрушающее воздействие. Чтобы устранить эту неисправность, необходимо заменить изношенные детали и принять меры для плотной посадки всех подшипников. При сборке новой коробки их ставят в отверстия с натягом до 0,03 мм или зазором до 0,01 мм. Люфт при эксплуатации не должен превышать 0,06 мм.

В связи с тем, что магниевый сплав картера не обеспечивает долговечной жесткости посадочных мест для подшипников, они, как уже говорилось, постепенно увеличиваются в диаметре и порой даже новый подшипник встает с зазором более 0,06 мм. Для устранения чрезмерного зазора подшипники облуживают при помощи мощного паяльника, хромируют наружную обойму либо ставят кольцевую прокладку из стальной или латунной фольги с эпоксидным клеем. При малом зазоре подшипник ставят на клей без прокладки. Поскольку у материала картера большой коэффициент линейного расширения, желательно, устанавливая подшипник с фольгой или на одном клею, предварительно нагреть картер (не открытым пламенем!) до температуры около 100° С, а подшипник охладить в морозильной камере. При установке подшипника с клеем на посадочном месте картера острым инструментом наносят риски в виде сетки.

Большой люфт в сопряжении ведущего и промежуточных валов можно ликвидировать также при помощи эпоксидного клея (шпатлевки). Для этого при сборке коробки надо обезжирить шлицы в ступице промежуточного вала, вдавить в них ровным слоем шпатлевку или клей с добавкой железного, алюминиевого или латунного порошка, очистить



Способ соединения промежуточного и ведущего валов с поврежденными шлицами:
1 — промежуточный вал;
2 — ролик;
3 — ведущий вал.

«Запорожца»

стальной щеткой шлицы ведущего вала, протереть их промасленной тряпкой, чтобы клей не пристал к этим шлицам, ввести ведущий вал в ступицу промежуточного до упора и оставить их взаимно неподвижными на сутки при комнатной температуре.

Если шлицы валов срезаны, ступицу протачивают, запрессовывают и заваривают по торцу цилиндрическую втулку из закаленной стали с внутренним шестигранником на 22—24 мм (можно использовать головку от торцевого ключа). На ведущем валу делают ответный шестигранник (лучше на фрезерном станке). Цилиндрический конец ведущего вала удалять нельзя, так как он обеспечивает соосность валов. В случае необходимости диаметр цилиндрической части уменьшают проточкой, а в отверстие ступицы промежуточного вала запрессовывают компенсационную втулку.

Более надежный, но и более сложный вариант соединения (см. рисунок на этих страницах) предложил читатель П. Муравьев из Казани. В срезанные шлицы промежуточного вала он запрессовывает технологическую пробку из конструкционной стали, закаленной до твердости, равной твердости шлицев, и керном намечает центры будущих отверстий в щелях срезанных шлицев. Автор предлагает семь отверстий, но, полагаем, достаточно и четырех. Сверлит их твердосплавным сверлом до выхода к задней стенке ступицы и пробку выбивает. На срезанные шлицы ведущего вала напрессовывает технологическое кольцо той же твердости. Размечает и сверлит отверстия в нем и шлицевой части вала на такую глубину, чтобы до конца шлицев оставалось 3—4 мм. После этого удаляет кольцо. В совмещенные отверстия вставляет ролики, которые заменяют шлицы.

Сильные стуки в коробке, возрастающие с повышением нагрузки на трансмиссию, обычно свидетельствуют о поломке зубьев шестерен в коробке или главной передаче. В этом случае ремонт возможен только посредством замены поврежденных деталей.

Передачи не включаются или выключаются с трудом. Если исправен и правильно отрегулирован механизм переключения передач, то часто это происходит из-за повышенного люфта штока во втулке задней крышки (более 0,3 мм) и во втулке промежуточного вала (более 0,25 мм). Для устранения люфта устанавливают новые бронзовые втулки с последующим их развертыванием, чтобы люфт штока во втулке крышки был в пределах 0,04—0,09 мм, а во втулке вала 0,12—0,19 мм.

Сильно изношенный шток можно прошлифовать по 0,5 мм на сторону, уменьшив соответственно диаметр отверстий во втулках. Надо иметь в виду, что часть штока, скользящая в крышке, по диаметру на 1 мм больше той части, что входит в промежуточный вал.

Одна из передач с трудом включается и с трудом выключается обычно из-за сползания стальной втулки в сторону крышки фиксаторов, в результате чего шарик упирается в торец втулки и препятствует свободному ходу штока.

Для устранения неисправности снимаем крышку фиксаторов и утапливаем на 1—3 мм втулки, поставив рычаг переключения передач в положение между нейтралью и данной передачей, чтобы не углубить втулки в лунку на штоке, так как ее будет крайне сложно вернуть обратно. Сверху на втулку ставим ограничивающее колечко, которое упиралось бы в крышку фиксаторов. Об одном из способов устранения подобного дефекта рассказал автолюбитель А. Берников («За рулем», 1982, № 5).

Рассматривая неисправности передачи заднего хода, заметим, что ее работа находится в зависимости от состояния вилки включения первой и второй передач, о чем многие не знают. Дело в том, что прямозубая промежуточная шестерня заднего хода работает в паре с прямозубой ведомой шестерней, совмещенной в одной детали с муфтой синхронизатора первой и второй передач. Следовательно, чтобы задняя передача включалась четко и удерживалась надежно, необходимо также, чтобы и муфта имела осевой люфт не более 1,0 мм и удерживалась вилкой включения первой и второй передач.

Затрудненное включение передач заднего хода. Надо помнить, что передача заднего хода не имеет синхронизатора, поэтому включать ее нужно только на неподвижной машине, а если задняя передача не включается, то не следует применять силу — достаточно немного отпустить педаль сцепления, чтобы шестерни слегка сместились и спокойно вошли в зацепление. Однако могут быть и другие причины, например: прихват промежуточной шестерни на шлицевом валу; ослабление затяжки болта, крепящего ползун или поводок на штоке; ослабление крепления кронштейна; большой вертикальный люфт вилки (в этом случае следует поставить более толстую шайбу, а если этого недостаточно — снять и слегка выгнуть вниз рычаг); осевой люфт вилки в пазу превышает 0,6 мм (восстановить геометрию вилки наваркой или напайкой, уменьшив люфт до 0,06 мм); осевой люфт ведомой шестерни заднего хода на шлицах ступицы синхронизатора первой и второй передач превышает 0,49 мм.

Самовыключение передачи заднего хода происходит обычно: при большом осевом люфте промежуточной и ведомой шестерен; радиальном люфте ведущей шестерни на валу, превышающем 0,06 мм; радиальном люфте вала во втулках, превышающем 0,15 мм.

Если косозубая шестерня сидит на валу и трется о картер, ее прихватывают электросваркой к валу в трех местах. При наличии осевого люфта у вала ставят компенсационную шайбу между валом и стенкой картера.

После ремонта коробки в течение тысячи километров надо придерживаться щадящего режима ее эксплуатации, а через 500—800 километров надо слить масло и промыть картер.

Правильно отремонтированная коробка может служить не хуже новой.

СОВСЕМ НЕ МЕЛОЧЬ

Экономия и бережливость. Два этих понятия легли сегодня в основу перестройки нашего отношения к любому делу, если оно так или иначе связано с расходом энергии, материалов, трудовых усилий или машинного времени. А в автомобильном деле таких резервов не счесть. И не может здесь быть разделения на «частников» и государственных водителей, на личные и общественные интересы. Одно шоферское ремесло объединяет и того, кто за рулем собственного «Запорожца», и того, кто водит государственный грузовик. В конечном счете из одной кладовой, именуемой природой, из общенародного достояния берем мы, водители, все необходимое для эксплуатации наших машин.

Так сколько запасов в этой кладовой! Рачительный ли я хозяин!

Вот два вопроса, о которых не должен забывать каждый из нас. Совсем не мелочь. Это присловье подойдет к серии небольших заметок, в которых редакция считает необходимым напомнить читателям о наших резервах в экономии топлива и в продлении ресурса отдельных частей машины. Сколько их, казалось бы, пустячных дел с автомобилем, до которых в повседневной суете не доходят руки, но за которые приходится платить и лично нам и обществу в целом. Мы выкладываем лишние рубли из семейного бюджета, общество — невосполнимые запасы нефти, восполнимые, но далеко не лишние трудовые и материальные ресурсы.

Утром мы отправляемся на работу в собственной машине. Какое время надо затратить, чтобы проверить манометром давление в шинах? Минуту на колесо, не больше. Ну еще несколько минут на доведение его до нормы. Невелика работа, а результат заметен.

Вот что говорят цифры, полученные опытным путем. Эксплуатация радиальных шин с пониженным давлением — разница между 1,2 кгс/см² и 1,7 кгс/см² внешне для глаза едва различима! — на самых употребительных скоростях от 40 до 70 км/ч дает прирост расхода топлива 0,8 л на 100 километров пробега. Это проверено на ВАЗ—21011. Можно не сомневаться, что на автомобилях других марок и моделей в этом случае перерасход будет столь же существенным.

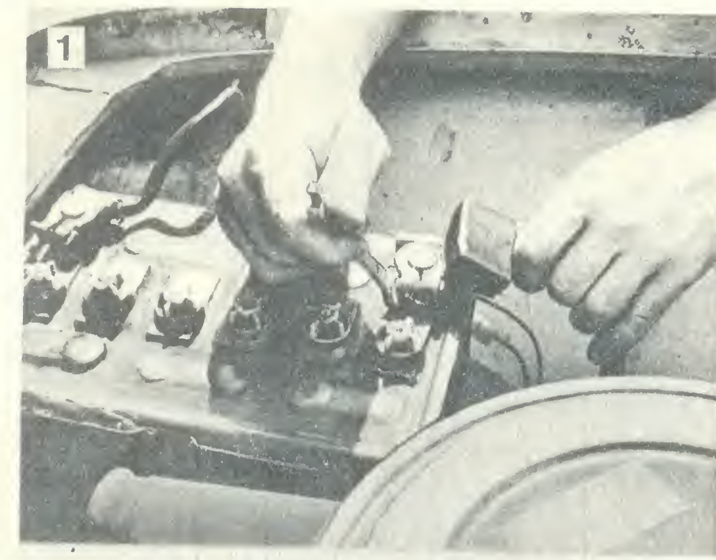
Ресурс самих шин также напрямую зависит от давления в них. Если оно ниже нормы всего на 20% — считайте, что вместо 100 километров вы проехали 130.

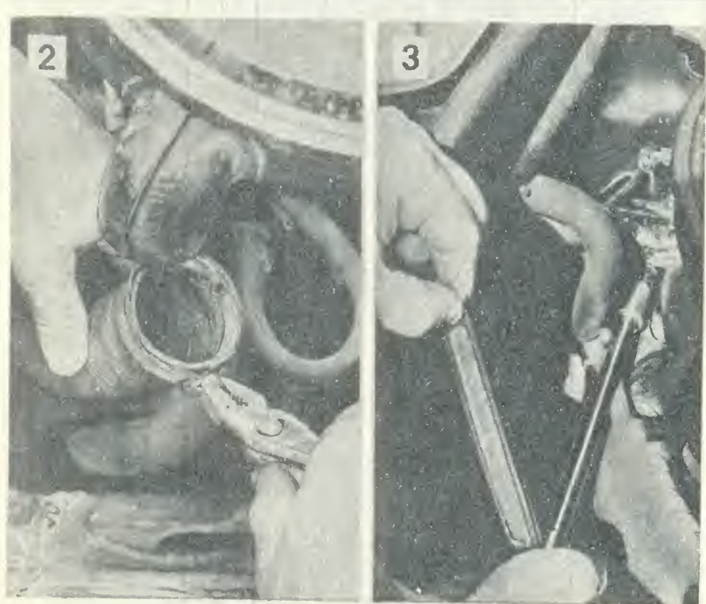
Не прячьте в дальний угол багажника манометр и шинный насос. Эти инструменты помогут сократить ваши расходы и сберегут обществу нефтепродукты.

Отдел эксплуатации и сервиса «ЗА РУЛЕМ»

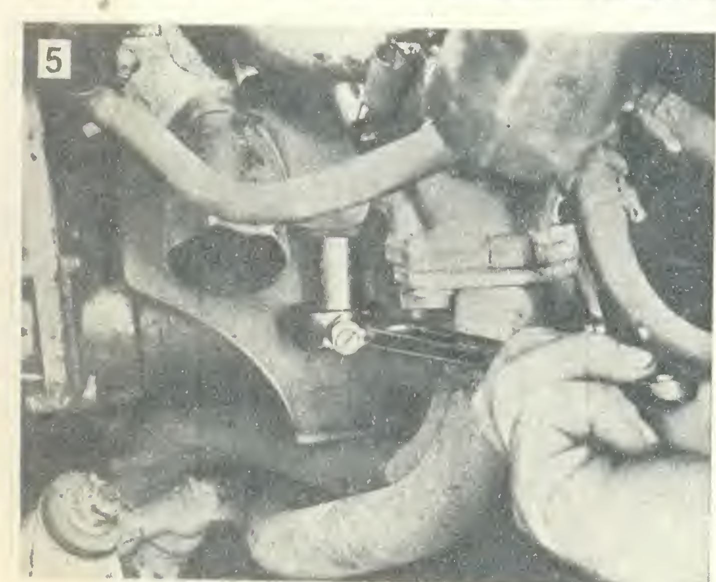


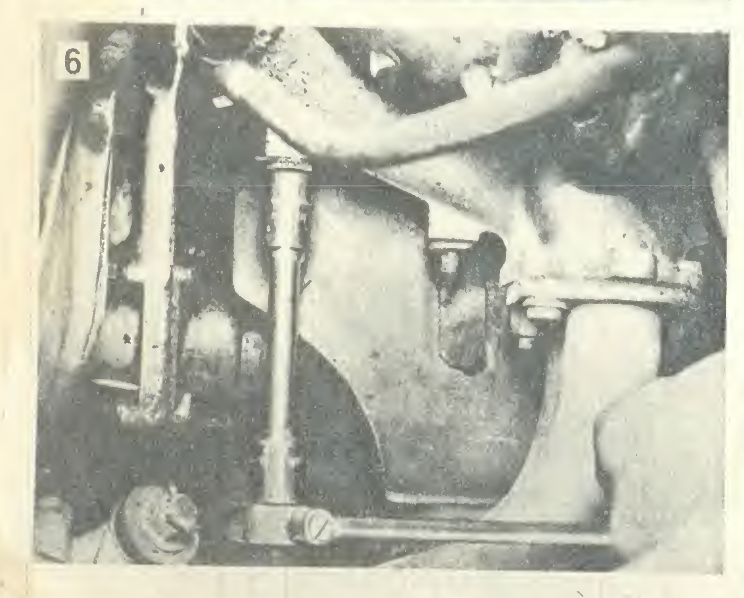
СОВСЕМ НЕ МЕЛОЧЬ











СВОИМИ СИЛАМИ

ДЕМОНТИРУЕМ СТАРТЕР

Через каждые 30 тысяч километров пробега сервисная книжка к «жигулям» рекомендует снять стартер с машины, зачистить коллектор на его роторе, проверить износ и прилегание щеток, очистить и смазать детали привода. В эксплуатации могут возникнуть и другие причины для демонтажа этого устройства. Как выполнить работу самостоятельно — показано на фотографиях, сопровождающих описание порядка работ.

Прежде всего ключом «на 10» ослабляем крепление и снимаем «плюсовую» клемму с аккумулятора (фото 1). Специальным ключом, который можно сделать из стальной трубки, сплющив один ее конец по размеру головки шплинта, или обычными пассатижами ослабляем верхний ленточный хомут (фото 2) и снимаем гофрированный шланг воздухозаборника с воздушного фильтра, освобождая доступ к гайке, крепящей воздухозаборник к головке цилиндров.

Многие крепежные детали можно отвернуть ключами из набора, прилагаемого к машине. Однако, чтобы сделать все удобно и быстро, полезно приобрести набор специальных головок и удлинителей с коловоротной и другими рукоятками. При помощи головки «на 13», большого удлинителя и «трещотки» отворачиваем гайку крепления воздухозаборника (фото 3).

Уже известным инструментом ослабляем нижний хомут на шланге воздухозаборника (фото 4) и снимаем его.

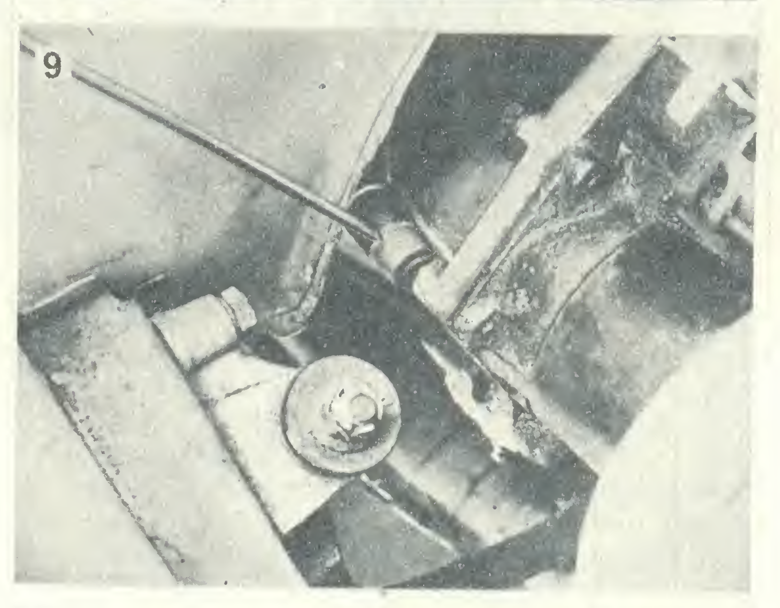
«Трещоткой» и головкой «на 13» отворачиваем вторую гайку, крепящую воздухозаборник и одновременно теплоотражательный щиток над стартером (фото 5). Воздухозаборник снимаем и, снабдив головку «на 13» коротким удлинителем (фото 6), отворачиваем верхнюю гайку крепления щитка.

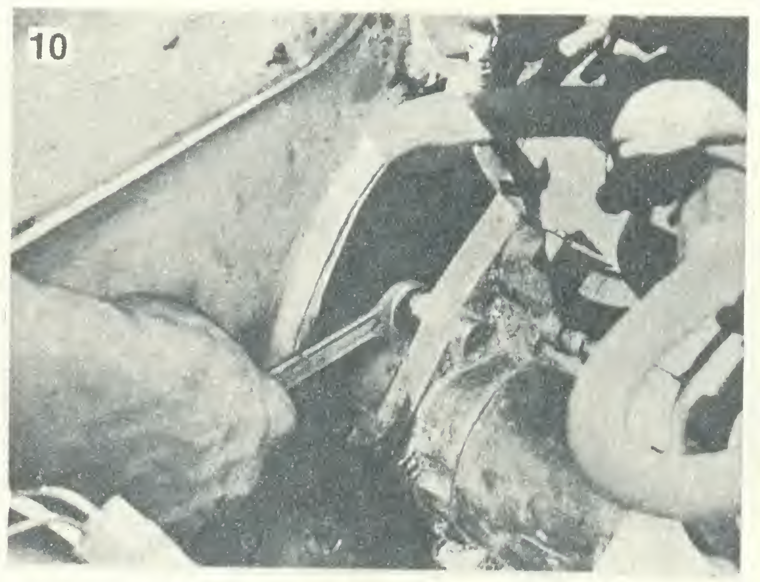
Воспользовавшись трубчатым ключом «на 10» из штатного набора и прошивкой, вставленной в боковое отверстие на ключе, отворачиваем (фото 7) короткий болт, которым щиток крепится к кронштейну правой опоры двигателя. Эта операция простая, но кропотливая, так как повернуть болт за один раз удается только на одну грань ключа. После этого можно извлечь щиток (фото 8), не торопясь и выбирая такое его положение, чтобы он не расклинился между стартером и приемной трубой глушителя.

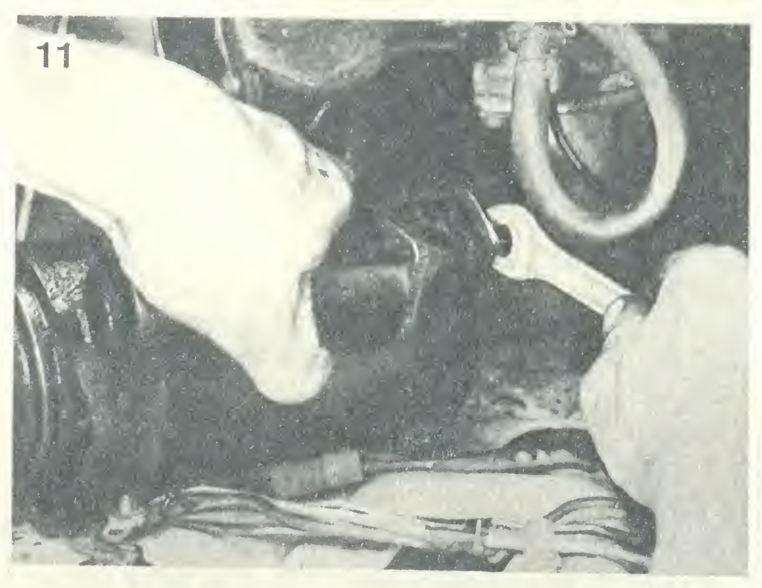
Теперь следует стояночным тормозом заблокировать задние колеса, подложить под одно из них упоры и поднять правую переднюю часть машины домкратом на всю возможную высоту. Под ту часть правого переднего лонжерона, где он соединяется с поперечным усилителем пола, ставим надежную подставку, обеспечив себе безопасный доступ к двум нижним болтам, крепящим стартер. Собрав длинный ключ из коловоротной рукоятки, всех удлинителей, карданного шарнира и головки «на 13», отворачиваем им нижний и средний (фото 9) болты крепления стартера. Верхний болт легко отвернуть рожковым ключом «на 13» (фото 10). Выведя стартер из гнезда и повернув его верхней частью к блоку цилиндров, вытаскиваем его на правый брызговик. Тем же рожковым ключом «на 13» сворачиваем гайку с контактного болта тягового реле, на котором укреплен толстый провод (фото 11). Тонкий провод, идущий к наконечнику штеккера «50», легко извлекается без всякого инструмента, после чего вынимаем стартер из моторного отсека наружу для чистки и предполагаемых работ по обслуживанию.











СПРАВОЧНАЯ СЛУЖБА

КАРБЮРАТОР ДЛЯ ГАЗ—21

«У моей старой «Волги» совершенно износился карбюратор К—22И, — пишет автолюбитель из Казани Н. Луцков. — Какой из современных приборов можно поставить на двигатель ГАЗ—21 без каких-либо переделок!»

Специалисты управления конструкторских и экспериментальных работ горьковского автозавода сообщают, что в настоящее время ленинградский карбюраторно-арматурный завод делает карбюраторы К—129, которые можно устанавливать на «Волгу» ГАЗ—21 взамен старой модели К—22И.

ЕСЛИ ВЫШЛА ИЗ СТРОЯ ЛАМПА

«Существуют ли какие-либо гарантированные сроки службы галогенных автомобильных ламп, — спрашивает автолюбитель А. Лисаченко из города Ромны Сумской области, — и как поступать, если установленная на машину лампа вышла из строя вскоре после покупки!»

Ответ на эти вопросы редакция получила в «АвтоВАЗтехобслуживании».

Гарантия на галогенные лампы не установлена. Но в соответствии с действующим законодательством владелец автомобиля может предъявить претензии по поводу неудовлетворительного качества изделия не позднее шести месяцев (независимо от пробега автомобиля) со дня приобретения лампы в магазине или установки ее специалистами СТО. В первом случае документом, дающим право на предъявление претензии к торговой организации, является товарный чек, во втором — копия заказа-наряда, по которому выполнялась работа на СТО.

«ЭНЕРГИЯ»—АВТОЛЮБИТЕЛЯМ

Е. Алексеенко из Мелитополя спрашивает: «В каких, кроме вашего журнала, периодических изданиях можно ознакомиться с проблемами сохранения топливных ресурсов, с разработками новых видов топлива, с научно обоснованными рекомендациями о повышении экономичности автомобильного двигателя!»

Совсем недавно стало выходить новое издание, освещающее эти вопросы, — ежемесячный научно-популярный иллюстрированный журнал Президиума Академии наук СССР «Энергия: экономика, техника, экология». Акцент в его материалах — на комплексном подходе к проблемам энергетики, в частности и автомобильной. По этой тематике опубликованы уже несколько статей:

Шейндлин А. Е., Шпильрайн Э. Э. Синтетические жидкие топлива из угля. 1984, № 2.

Генкин В. Эта экономная электроника. 1984, № 6.

Лидоренко Н. С. и др. Перспективы электромобиля. 1984, № 9.

Смаль Ф. В. Чем «накормить» автомобиль? 1984, № 10.

Алексеев О., Резников В. Парад отрасли. 1984, № 12.

Павлов Е. Спецавтотранс-84. 1985, № 4.

Как нам сообщили в редакции, в 1986 году планируется открыть постоянную автомобильную рубрику, в которой она намеревается давать практические рекомендации по широкому кругу интересующих каждого автолюбителя вопросов, в частности, как грамотно отрегулировать карбюратор своей машины, как самому собрать необходимые электронные схемы.

Подписка на журнал принимается без ограничения всеми отделениями связи и агентствами «Союзпечати». Цена годовой подписки — 5 руб. 40 коп. Индекс журнала — 71095.

РЕЖИМ ВУЛКАНИЗАЦИИ

А. Круглов из Пензы интересуется материалами, необходимыми для ремонта камер автомобильных шин и режимами вулканизации этих материалов.

Отвечают специалисты Научно-исследовательского института шинной промышленности.

Для ремонта камер от автомобильных шин, в том числе и современных, изготовленных из бутилкаучука, необходимо применять камерную резиновую смесь, отвечающую требованиям ГОСТ 2631—79 «Материалы для восстановления и ремонта пневматических шин».

Режим вулканизации камерных резиновых смесей, рекомендованный этим же стандартом, таков: при температуре 143° С — 15 минут, а при 151° С — 9 минут.

В домашних условиях наиболее удобны для ремонта камер всех типов автоаптечки АРК или АРШ, отвечающие ГОСТ 5170—73, а также наборы для ремонта резиновых изделий, изготовленные в соответствии с ТУ 205-РСФСР 426-05-80. Эти наборы укомплектованы самовулканизирующимися материалами, не требующими высокого давления и температуры для присоединения заплаты.

Автоаптечки и наборы изготовляет барнаульский химический завод.

ДЕТИ В АВТОМОБИЛЕ

«Как известно, наши Правила дорожного движения запрещают перевозить детей до 12-летнего возраста на переднем сиденье легкового автомобиля. Существуют ли в других странах подобные ограничения!» — спрашивает В. Попов из Омска.

Кроме СССР такое требование включили в правила дорожного движения Чехословакия, Румыния, Югославия, Австрия, Бельгия, ФРГ, Нидерланды, Швейцария. В Великобритании, Дании, Италии, Португалии, Швеции, Турции на этот счет нет никаких правил, а в других европейских странах возрастной предел, после которого ребенок может занимать место на переднем сиденье автомобиля, колеблется от 6 до 10 лет. Справка получена во ВНИИБД.

КОНТРОЛЬНЫЕ РАЗМЕРЫ

Ленинградский автолюбитель Ю. Козырев просит совета, как проверить отсутствие деформации у поперечины № 2 подмоторной рамы «Москвича», которую автомобилисты именуют еще балкой передней подвески.

Отвечают специалисты управления конструкторских и экспериментальных работ АЗЛК.

На заводе поперечину рамы сваривают в специальном приспособлении, исключающем нарушения в расположении и форме свариваемых деталей. Но в процессе эксплуатации, особенно в результате езды по разбитым дорогам, когда балка ударяется о какие-либо твердые препятствия, она может деформироваться, что повлечет изменение углов установки передних колес.

Проверить состояние поперечины можно, измерив расстояние между центрами отверстий, через которые балка крепится к лонжеронам подрамника. Для «москвичей» моделей «408», «412», «2138» и «2140» это расстояние равно 598±1 мм между передними отверстиями и 608±1 мм — между задними. Кроме того, контролируют расстояние между центрами отверстий для крепления верхних концов амортизаторов. У всех перечисленных моделей оно равно 764±1 мм.

НЕ ТОЛЬКО МС-20

Автолюбитель В. Качурин из города Уральска спрашивает: «Какие масла и в каком количестве можно добавлять во всесезонное масло М6з/10Г₁, кроме уже известного МС-20, для повышения вязкости!»

Специалисты лаборатории топлив и масел из управления главного конструктора ВАЗа считают, что для повышения вязкости всесезонного масла, используемого в моторах «жигулей», можно использовать любые остаточные авиационные масла, например: МС-20С (ГОСТ 9320—60), МС-20П (ТУ 38-1-01-265-72), МС-20СП (ТУ 38-1-01-265-72), МК-22 (ГОСТ 1013—49) и МС-24 (ГОСТ 1013-49). Однако следует иметь в виду, что добавлять эти масла можно в количестве, не превышающем 20% объема всесезонного.

ФИЛЬТР МЕНЯТЬ НЕ НАДО

Московский автолюбитель А. Тарусин, ссылаясь на рекомендации специалистов ВАЗа менять масло в моторе «жигулей» при езде зимой в городе через 5—7 тысяч километров, интересуется, надо ли менять при этом и масляный фильтр.

Из управления главного конструктора Волжского автозавода на этот вопрос редакция получила следующий ответ.

Если эксплуатационный пробег масляного фильтра не превышает 10 тысяч километров, то при досрочной смене масла фильтр можно оставить на двигателе. Заменять его следует лишь в том случае, когда неисправен антидренажный клапан или фильтр выработал полностью свой ресурс.

БАЛАНСИРОВКА НЕ НАРУШИТСЯ

«Известно, чтобы двигатель работал равномерно и без вибрации, — пишет автолюбитель И. Лутфулин из Иркутской области, — все детали шатунно-поршневой группы подбирают так, что массы их практически одинаковы, а коленчатый вал подвергают тщательной динамической и статической балансировке. Однако при ремонте мотора иногда приходится перешлифовывать под разные ремонтные размеры шатунные шейки — случается, что поврежденными бывают одна-две из них. Не нарушится ли балансировка коленчатого вала при таком способе ремонта!»

Отвечают специалисты отдела надежности автомобильных двигателей НАМИ.

Действительно, уровень вибрации двигателя на опорах зависит от уравновешенности сил и моментов возвратно-поступательно движущихся и вращающихся масс. При перешлифовке отдельных шатунных шеек с них снимается слой металла и масса их становится меньше. Но на уровень вибрации двигателя восстановление коленчатого вала таким способом не окажет заметного влияния. Причина тому — компенсация массы удаленного при шлифовке металла соответствующим увеличением массы ремонтных вкладышей, которые органически входят в единый вращающийся механизм.

СКОЛЬКО В МИРЕ МОТОЦИКЛОВ?

С таким вопросом обратился к нам мотолюбитель с 20-летним стажем из Казани А. Набиуллин.

Мировой парк мотоциклов сегодня, судя по статистическим данным, публикуемым в зарубежной печати, достиг 100 миллионов. Из них на европейские страны приходится 47%, Азию — 28%, Америку — 23%, Африку — 1,5%, Австралию и Океанию — 0,5%.

•ЭКЗАМЕН НА ДОМУ•

Ответы на задачи, помещенные на стр. 21.

Правильные ответы — 3, 7, 10, 13, 15, 16, 19, 21, 24, 26.

I. На нерегулируемых пересечениях с дорогами, по которым организовано одностороннее движение, развороты запрещены (пункт 11.7).

II. Если регулировщик вытянул вперед правую руку, движение всех транспортных средств со стороны его спины и правого бока запрещается, а со стороны груди можно только поворачивать направо (пункт 7.3).

III. Когда стрелка в дополнительной секции включена, движение в указанном ею направлении разрешено. При поворотах — с тех полос, которые для них отведены, а в прямом направлении — с любой, если иной режим не предписан знаками или разметкой (пункт 6.5).

IV. Водители подъехали к пересечению равнозначных дорог, поэтому очередность проезда они определяют по «правилу правой руки» (пункт 15.2).

V. Этот знак требует остановки, когда перекресток становится нерегулируемым, а при включенном светофоре знаки приоритета не действуют (пункт 6.10).

VI. Такая разметка — 1.17 служит для обозначения остановок транспортных средств общего пользования, которые движутся по своим маршрутам. А действует здесь общее правило: если это не создает им помех, остановиться в этой зоне можно (пункты 5.3.1 и 13.5).

VII. На любом перекрестке перед поворотом налево надо занять крайнее левое положение на проезжей части, если только для такого маневра не отведено несколько полос (пункт 11.5).

VIII. От того, что одну полосу отвели для движения маршрутного транспорта, дорога не перестала быть трехполосной. А на таких движение грузовых автомобилей полной массой свыше 3,5 т по левой крайней полосе запрещено (пункт 10.2).

IX. Зависимость тормозного пути от скорости выражается геометрической прогрессией: если скорость возрастает вдвое, то тормозной путь — в четыре раза.

X. В гололедицу буксировка запрещается лишь на гибкой сцепке (пункт 22.4).



К НАШИМ ЧИТАТЕЛЯМ!

Просим вас, направляя письмо в редакцию, выполнять требование Министерства связи СССР — писать шестизначный индекс предприятия связи, обслуживающего журнал «За рулем». Напоминаем этот индекс — 103045. Для того чтобы ответить вам, редакции, в свою очередь, необходимо знать индекс вашего почтового отделения. Поэтому, указывая свой адрес, начинайте его с индекса.

Без соблюдения этого условия почта не гарантирует доставку корреспонденции.

На первой странице обложки — фото В. Князева.

Главный редактор И. И. АДАБАШЕВ

Зав. отделом оформления Н. П. Бурлака. Художественный редактор Д. А. Константинов.
Технический редактор Л. В. Рассказова. Корректор М. И. Дунаевская.

Сдано в производство 30.8.1985 г. Подписано к печати 27.09.1985 г. Г-83814. Формат 60×90 1/8. Усл. печ. л. 4. Тираж 3 950 000 экз. Заказ 1953. Цена 1 руб. Адрес редакции: 103045, Москва, К-45, ул. Сретенка, 26/1. Телефоны: 207-23-82, 207-16-30.

Издательство ДОСААФ СССР, Москва. 3-я типография Воениздата.

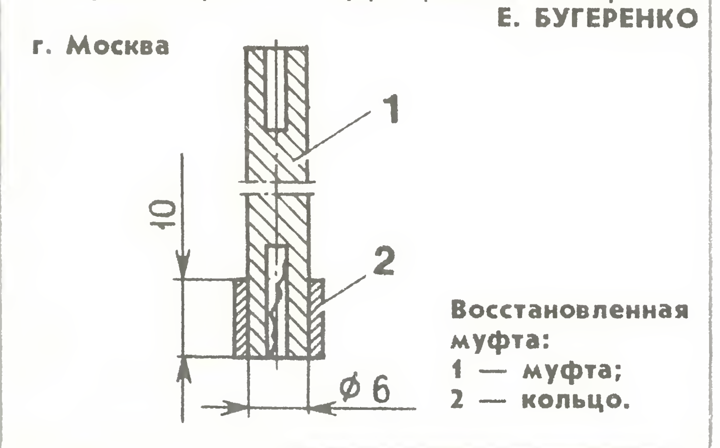
СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ

СОЕДИНЕНИЕ ВОССТАНОВЛЕНО

У **«Жигулей»** из-за трещины в пластмассовой муфте, соединяющей валы электродвигателя и водяной турбинки, перестала подаваться вода из бачка омывателя лобового стекла. Чтобы ликвидировать неисправность, я от металлической тонкостенной трубки (лучше из латуни или нержавеющей стали) отрезал ножовкой кольцо и насадил его на муфту, как показано на рисунке. Вот уже второй год муфта работает исправно.

Е. БУГЕРЕНКО

г. Москва



Восстановленная муфта:
1 — муфта;
2 — кольцо.

КОНТРОЛЬ ЗА ДВЕРЬМИ

Нередко можно видеть на движущемся **легковом автомобиле** не до конца закрытые двери. Это значит — замок не зафиксирован, и в любой момент дверь может открыться. Для контроля за их положением на **ВАЗ—2103** я укоротил на 2—3 мм толкатели в выключателях, расположенных на стойках кузова. Теперь, если какая-либо дверь закрыта не полностью, в салоне горят плафоны.

Положение выключателей можно точно установить при помощи прокладок.

Н. КИЛИМНИК

Куйбышевская область,
пос. Ново-Семейкино

ЭКОНОМЯ ЭНЕРГИЮ

Если приходится пускать двигатель **автомобиля,** вращая коленчатый вал рукояткой, то при «севшей» батарее полезно на это время отключить для экономии ее энергии контрольные приборы (на «жигулях» — вынуть предохранитель № 9).

Н. ФАВОРОВ

г. Харьков

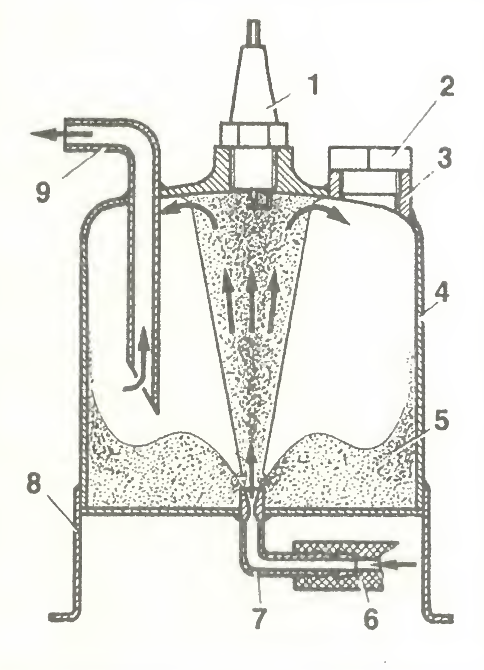
ПЕСКОСТРУЙНЫЙ АППАРАТ

Свечи зажигания **для автомобилей** и **мотоциклов** в процессе эксплуатации требуют периодической чистки. Лучше всего делать это при помощи пескоструйного аппарата, подобного тому, что есть на станциях обслуживания. Однако такие аппараты не поступают в розничную торговлю.

Для себя и своих знакомых я изготовил небольшой и простой по конструкции пескоструйный аппарат, вполне удовлетворительно очищающий свечи. Он показан на рисунке. Размеры деталей каждый может выбрать самостоятельно, исходя из подручных материалов. Работает же он как от обычного шинного насоса, так и от любого из имеющихся в продаже компрессоров.

В. РУДНИЦКИХ

Воронежская область,
ст. Перелешино



Пескоструйный аппарат для очистки свечей зажигания: 1 — свеча; 2 — крышка засыпной горловины; 3 — горловина для засыпки песка; 4 — корпус; 5 — песок с размером частиц 0,25—0,5 мм; 6 — шланг для подвода сжатого воздуха; 7 — патрубок для подвода воздуха; 8 — ножки (3 шт.); 9 — патрубок для выхода воздуха.

ПОМОЩНИК — ВОЗДУХ

Прокачку тормозной системы **автомобиля** для удаления из нее воздуха или при замене жидкости, согласно инструкциям, проводят вдвоем. Один нажимает на педаль тормоза, другой отворачивает штуцер. Между тем можно отказаться от услуг помощника, если создать давление на жидкость при помощи воздуха, накачивая его в наполнительный бачок главного цилиндра тормозной системы.

Для этого в крышку бачка встраиваем штуцер с золотником от камеры, уплотняя соединение резиновыми прокладками. К штуцеру подсоединяем шланг шинного насоса с манометром и накачиваем воздух до давления 1 кгс/см^2. Далее действуем как обычно — отворачиваем штуцеры на рабочих цилиндрах, и жидкость стекает. Не допуская снижения ее уровня в бачке до предела, доливаем свежую порцию и подкачиваем воздух.

Ю. ГРОХОТОВ

Мурманская область,
пос. Полярные Зори

Справка редакции. На автомобильных заводах и СТО тормозную систему и гидропривод сцепления прокачивают и заполняют при помощи сжатого воздуха. В домашних условиях, особенно на старых машинах, применять этот способ следует с большой осторожностью, не допуская повышения давления выше 1 кгс/см^2, иначе могут разрушиться бачок и его уплотнения с корпусом цилиндра.

НА «ЗАПОРОЖЦЕ» ЗИМОЙ

В один из морозных дней у моего **«Запорожца»** отказал отопитель, и через несколько минут лобовое стело покрылось инеем настолько, что продолжать движение стало невозможно. К счастью, на моей машине стоял обогреватель заднего стекла (такие устройства продаются в магазинах вместе с другими автопринадлежностями). Я перенес обогреватель на лобовое стекло, включил его в сеть, и через несколько минут иней растаял. Для лучшего обдува стекла включил вентилятор отопителя, сняв провод со свечи накаливания.

Эффективность такого способа обогрева стекла и небольшой по сравнению с тем, когда работает штатный отопитель, расход электроэнергии позволяет пользоваться им в прохладную погоду, не злоупотребляя нагрузками на аккумуляторную батарею.

В. АРГУНОВ

Тульская область,
с. Анишино

* * *

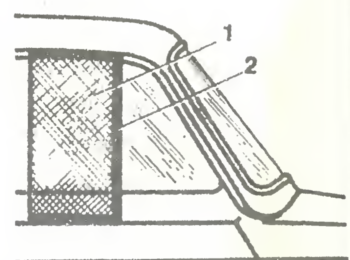
Во время коротких зимних поездок на **«Запорожце»** боковые стекла не успевают прогреться и часто покрываются инеем, ухудшающим видимость. Чтобы улучшить ее, я вырезал из тонкого (1,5 мм) органического стекла полоски шириной 200 мм и вставил их в направляющие пазы стекол обеих передних дверей, как показано на рисунке.

Высоту полосок органического стекла выбрал по месту, опуская их в щель между стеклом и дверью до упора, а затем обрезал верхнюю кромку с запасом на глубину верхнего уплотнителя стекла.

Н. МОСКАЛЮК

г. Хмельницкий

Установка полосок органического стекла в окна дверей «Запорожца» для предотвращения их запотевания зимой: 1 — оргстекло; 2 — уплотнитель стекла двери.



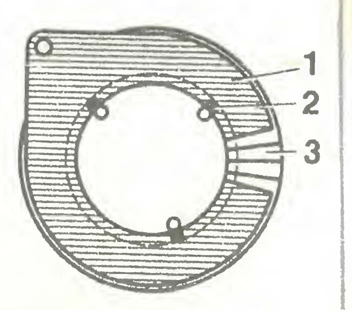
* * *

Чтобы сократить время прогрева двигателя у **«Запорожца»** в зимнюю пору, я применяю заслонку, ограничивающую доступ холодного воздуха к вентилятору. Как выглядит такая заслонка — показано на рисунке. Сделать ее можно из обычной трехслойной фанеры или листовой пластмассы. Размеры выбирают по месту. Для крепления заслонки под болты крепления генератора надо поставить три ушка. Снять и поставить ее на двигатель — дело нескольких секунд.

В. ЗАЙЦЕВ

Архангельская область,
г. Каргополь

Заслонка для ограничения доступа воздуха к вентилятору двигателя «Запорожца»: 1 — заслонка; 2 — ушко для заслонки (3 шт.); 3 — вентилятор. Пунктиром показан шкив вентилятора.





21. СВАРЗ—ТС1

Первый отечественный сочлененный троллейбус, выпускавшийся сокольническим вагоноремонтным заводом (СВАРЗ) в Москве. Машина выделялась необычной конструкцией: независимой пружинной подвеской трех пар управляемых колес, гидропневматическим приводом тормозов, разнесенными колесными редукторами. Ведущей была вторая, двускатная пара колес. Силовая установка состояла из двух электродвигателей: в модификации «ТС1» они вращали через редуктор и дифференциал ведущие колеса, а в модификации «ТС2» каждый электромотор приводил колеса одного борта (без дифференциала).

Годы выпуска — 1960—1967; число мест: для сидения — 45, общее — 200; колесная формула — 8×2; двигатель: тип — электрический, суммарная мощность — 272 л. с./200 кВт при 1200 об/мин; главная передача — конические шестерни; длина — 17 750 мм; ширина — 2700 мм; высота (с опущенными токоприемниками) — 2832 мм; база по крайним осям — 12 340 мм; колея колес: передних — 2330 мм, задних — 1940 мм; масса в снаряженном состоянии — 16 000 кг; наибольшая скорость — 60 км/ч.

ИЗ КОЛЛЕКЦИИ За рулем

Индекс 70321
Цена 1 руб.

22. ЛиАЗ-5Э—676

Экспериментальный сочлененный автобус для обслуживания больших городов. Передняя часть машины имела традиционную для автобусов ликинского завода конструкцию. Первая и третья пары колес являлись управляемыми, как принято на большинстве сочлененных автобусов. Проектирование этих автобусов ЛиАЗ вел совместно с КБ автобусов НАМИ.

Год изготовления — 1962; число мест: для сидения — 51, общее — 123; колесная формула — 6×2; двигатель: тип — четырехтактный, карбюраторный, число цилиндров — 8, рабочий объем — 5966 см^3, мощность — 150 л. с./110 кВт при 3200 об/мин; главная передача — конические и цилиндрические шестерни; размер шин — 11,00—20 дюймов; длина — 15 429 мм; ширина — 2500 мм; высота — 3000 мм; база — 4853 мм; колея колес: передних — 2116 мм, задних — 1800 мм; масса в снаряженном состоянии — 10 800 кг; наибольшая скорость — 60 км/ч.

